Manuale d'istruzioni

per biciclette GHOST

Versione 06/14

Gentili Clienti,

ci congratuliamo con voi per aver scelto una bicicletta della nostra azienda e vi ringraziamo per la fiducia accordataci.

Con la vostra bicicletta siete ora in possesso di un mezzo di locomozione ecologico, sportivo e di alta qualità, che vi procurerà molto divertimento e contemporaneamente contribuirà a migliorare la vostra salute.

1. Nozioni fondamentali sulla vostra nuova bicicletta e su questo manuale d'istruzioni

Questo manuale d'istruzioni è un documento molto importante.
Vi invitiamo a leggerlo attentamente prima di utilizzare la bicicletta per la prima volta e a conservarlo con cura.

1.1 Ambito di validità

Questo manuale d'istruzioni è valido esclusivamente per i modelli di biciclette dell'azienda Ghost prodotti a partire dal 2012, come indicato nei *capitoli da 4.1 a 4.1.5*.

Questo manuale d'istruzioni <u>non</u> è valido per le EPAC e i Pedelec di GHOST.

1.2 Descrizione della fornitura

1.2.1 Dotazioni di base

- Ruota completa (vari modelli senza pedali) o set telaio
- Per i telai in carbonio: pasta per montaggio
- In presenza di freni a disco: un fermo per il trasporto
- Manuale d'istruzioni nella lingua del cliente

1.2.2 Accessori opzionali montabili dal rivenditore

Vi invitiamo a consultare il *Cap. 2.3.2., Quali sono gli accorgimenti da ricordare in caso di aggiunta di accessori e installazione di componenti per modifiche?* per verificare quali accessori opzionali possono essere aggiunti alla vostra bicicletta.

1.3 Documenti applicabili

- Certificato di consegna
  Il certificato di consegna è un importante documento accompagnatorio che il rivenditore specializzato vi consegnerà compilato in ogni sua parte. Questo documento contiene i dati identificativi ed altre informazioni sulla vostra bicicletta.

- Manuali d'istruzioni dei componenti
  Nel certificato di consegna sono annotati gli ulteriori manuali d'istruzioni allegati. Al loro interno troverete informazioni specifiche sui prodotti.

  A causa della grande varietà, in questo manuale d'istruzioni non è stato possibile descrivere tutti i componenti montati sulla vostra bicicletta. Le informazioni importanti per l'utente sono allegate in documenti distinti e sono citate nel certificato di consegna.
  <u>Le avvertenze e informazioni contenute al loro interno devono essere seguite ed osservate in via prioritaria!</u>

- Il progresso delle conoscenze tecniche può comportare a breve termine modifiche ai modelli, ai relativi dati tecnici e alla documentazione. Se tali variazioni sono rilevanti ai fini dell'utilizzo del prodotto e della vostra sicurezza, le corrispondenti informazioni per l'utente sono allegate in documenti distinti e sono citate nel certificato di consegna.
- Consultate il vostro rivenditore di fiducia per informarvi in merito all'aggiornamento dei dati tecnici.

1.4 Norme di legge

Ogni utente della strada è tenuto a seguire le norme di circolazione in vigore nel proprio Paese.

In Germania, ad esempio, per guidare la bicicletta non occorrono permessi delle autorità.

È possibile circolare con la bicicletta sulle strade e sulle vie pubbliche solo con l'aggiunta degli equipaggiamenti prescritti dalla legge nel proprio paese di appartenenza. In Germania questi requisiti sono regolamentati nelle norme per l'ammissione dei veicoli alla circolazione stradale (StVZO),
che richiede le seguenti dotazioni:

- due freni a funzionamento indipendente
- un campanello
- illuminazione a dinamo anteriore (luce bianca) e posteriore (luce rossa)
- Sono esonerate dall'obbligo della dinamo le biciclette da corsa di peso inferiore a 11 kg. Sulle biciclette da corsa che sono esenti dall'obbligo della dinamo, è necessario portare per tutto il giorno una luce a batteria omologata. Le bici da corsa sono esonerate da questo obbligo per la durata della partecipazione alle gare.
- un riflettore anteriore bianco (quasi sempre integrato nel fanale anteriore) e due riflettori rossi posteriori (uno dei quali è spesso integrato nel fanale posteriore)
- due catarifrangenti gialli per la ruota anteriore e due per la ruota posteriore; in alternativa: pneumatici con strisce riflettenti laterali applicate su ambo i lati
- due catarifrangenti gialli per il pedale destro e due per il pedale sinistro.
- Tutte le luci e gli elementi riflettenti devono essere espressamente omologati per le biciclette. A tale proposito, consultare il rivenditore di fiducia.
- Per i vostri viaggi in Germania, potete consultare il testo completo dello StVZO o rivolgervi al vostro rivenditore.
- Il testo esatto della legge e indicazioni dettagliate sono disponibili anche su Internet al seguente indirizzo: http://www.gesetze-im-internet.de/stvzo/ (ultimo aggiornamento: 01/2012)
- In caso di utilizzo al di fuori della Germania, vi invitiamo a seguire le norme di circolazione in vigore nel rispettivo Paese. A tale proposito, consultate il vostro rivenditore di fiducia o l'autorità competente.

NOTA BENE:
Le biciclette delle serie e dei modelli sottoindicati contengono tutti gli equipaggiamenti prescritti in Germania: PANAMAO

Per l'aggiunta su tutti gli altri modelli di biciclette vi invitiamo a rivolgervi esclusivamente al rivenditore di fiducia, sarà lieto di consigliarvi.

1.5 Convenzioni

1.5.1 Simboli e avvertenze

Simbolo e avvertenza	Significato
⚠	**Segnala notizie relative all'utilizzo e agli effetti delle informazioni di sicurezza.**
⚠ **ATTENZIONE**	**Segnala una situazione pericolosa che, se non evitata, può comportare il decesso o gravi lesioni.**
⚠ **PRUDENZA**	**Segnala una situazione pericolosa che, se non evitata, può comportare lesioni di lieve o media gravità.**
NOTA BENE	*Segnala possibili danni a cose ed altre informazioni importanti.*

1.5.2 Abbreviazioni

Abbreviazioni	Significato
°	Grado, misura di un angolo
bar	Unità di misura della pressione dell'aria
°C	Grado Celsius, unità di misura della temperatura
DIN	Deutsches Institut für Normung (Istituto Tedesco per la Standardizzazione)
EN	Norma Europea
EPAC	Electric Power Assisted Cycles, anche Pedelec (pedal electric) Bicicletta con un motore elettrico aggiuntivo che entra in funzione solo quando il conducente aziona contemporaneamente entrambi i pedali
h	Ora(e)
HWK	Camera dell'Artigianato (in Germania)
IHK	Camera di Commercio e dell'Industria (in Germania)
km/h	Chilometri all'ora, unità di misura della velocità
kg	Chilogrammo, unità di misura della massa
MTB	Mountain bike
Nm	Newton/metro, unità di misura della coppia
Pedelec	vedi EPAC
psi	**p**ound per **s**quare **i**nch, unità di misura americana della pressione (1 psi = 0,06897 bar)
RH	Altezza del telaio
StVO	Codice della Strada (in Germania)
SW	Apertura di chiave, misura la grandezza degli utensili

1.5.3 Termini tecnici

Termine tecnico	Significato
Difetto di circolarità	Termine che definisce una non perfetta circolarità del cerchio
Coppia	Detta anche «coppia di serraggio». Indica con quanta forza si può stringere una vite
Rivenditore specializzato/officina specializzata	Azienda autorizzata dalle autorità e dal costruttore a qualificarsi come ditta specializzata nella vendita e riparazione di biciclette tradizionali.
Forza manuale	La forza che una persona media in età adulta esercita con una mano con uno sforzo medio-moderato
Manometro	Apparecchio per la misurazione della pressione dell'aria
Avvitamento corretto	Avvitamento solido, nel quale le teste delle viti aderiscono saldamente al componente sull'intera superficie.
Avvitamento scorretto	Avvitamento troppo lasco, nel quale le teste delle viti non aderiscono saldamente al componente sull'intera superficie. Di norma è riconoscibile per la presenza di un gioco tra la testa della vite e il componente.

1.5.4 Convenzioni tipografiche

In questo manuale d'istruzioni abbiamo applicato le seguenti norme inerenti alle convenzioni tipografiche:

- Le avvertenze di sicurezza sono indicate con un pittogramma e un'avvertenza e sono scritte in grassetto, vedi *Cap. 1.5.1, Simboli e avvertenze*.
- I testi delle istruzioni sono provvisti di una numerazione.
- Le note e i riferimenti incrociati sono rappresentati in corsivo.
- Le illustrazioni delle tavole sono indipendenti dal modello. Valgono per tutti i modelli di biciclette oggetto di questo manuale d'istruzioni.
- Qui troverete una tavola con tutti i componenti e le parti di biciciclette citati nel testo: *Capitolo 19, Illustrazioni esplicative con tutti i componenti della bicicletta.*
- Designazione delle posizioni: in questo manuale d'istruzioni abbiamo utilizzato le seguenti designazioni per indicare la posizione degli oggetti nello spazio (indicazione delle posizioni): i termini sinistra, destra, davanti/anteriore e dietro/posteriore si riferiscono sempre alla posizione in direzione di marcia.

2. Per la vostra sicurezza

2.1 Seguire le istruzioni di questo manuale

- **Leggere attentamente questo manuale prima di utilizzare la bicicletta per la prima volta.**
- **Accertarsi che il rivenditore di fiducia abbia compilato in ogni sua parte il certificato di consegna della bicicletta e di aver ricevuto tutti i documenti indicati nel certificato di consegna.**
- **Rivolgersi al rivenditore se si riscontrano omissioni o dimenticanze.**
- **Utilizzare la bicicletta soltanto dopo aver ricevuto e letto attentamente tutta la documentazione.**
- **Se si decide di vendere o regalare la bicicletta, consegnare al nuovo possessore questo manuale d'istruzioni insieme alla bicicletta.**
- **Manuale d'istruzioni per biciclette per bambini e ragazzi:**
- **Questo manuale d'istruzioni è destinato ai responsabili dell'educazione dei bambini e ragazzi che utilizzano la bicicletta.**
- **Quando in questo manuale d'istruzioni figurano espressioni quali «...fate...», «fate ... la vostra bicicletta» o simili, s'intendono il bambino, il ragazzo/a e la sua bicicletta.**
- **Leggere questo manuale insieme al bambino, spiegandogli tutti i punti e in particolare le avvertenze sui rischi.**
- **In qualità di educatori, è vostra responsabilità provvedere alla sicurezza di questa bicicletta e del suo utilizzo.**

2.2 Consultare il rivenditore

NOTA BENE:
Il vostro rivenditore di fiducia avrà un ruolo importante anche dopo la consulenza d'acquisto e il montaggio finale. Sarà il vostro interlocutore per la manutenzione, le ispezioni, le modifiche e le riparazioni di ogni tipo. Per eventuali domande sulla bicicletta, vi invitiamo a rivolgervi al rivenditore.

2.3 Utilizzare la bicicletta conformemente allo scopo previsto

L'utilizzo della bicicletta per scopi diversi da quello previsto può dare origine a situazioni di guida pericolose, cadute e incidenti.
Utilizzate sempre la vostra bicicletta come descritto in questo manuale d'istruzioni e nell'eventuale documentazione integrativa.

2.3.1 Quali lavori possono essere eseguiti autonomamente dall'utilizzatore della bicicletta?

Gli errori commessi in occasione di lavori non eseguiti a regola d'arte sulla bicicletta possono causare danni a quest'ultima e compromettere la sicurezza del suo funzionamento. Questo può dare origine a situazioni di guida pericolose, cadute e incidenti.

- **Sulla bicicletta voi potete eseguire soltanto i lavori descritti in questo manuale d'istruzioni come effettuabili dall'utilizzatore e per i quali disponete di attrezzi idonei.**
- **Non è ammessa la modifica delle caratteristiche di singoli componenti della bicicletta.**
- **Tutti gli altri lavori possono essere eseguiti solo da un rivenditore specializzato.**

2.3.2 Quali sono gli accorgimenti da ricordare in caso di aggiunta di accessori e installazione di componenti per modifiche?

L'aggiunta di accessori e componenti non omologati per la vostra bicicletta può causare danni a quest'ultima e compromettere la sicurezza del suo funzionamento. Questo può dare origine a situazioni di guida pericolose, cadute e incidenti.

- **Non aggiungete mai da soli attrezzature alla vostra bicicletta e non tentate di modificarla da soli.**
- **Scegliete sempre gli accessori e i componenti per le modifiche insieme a un rivenditore specializzato:**
  - Pedali clipless
  - Ciclocomputer
  - Portaborraccia (solo se è prevista una possibilità di fissaggio)
  - Equipaggiamento per il transito su strade e vie pubbliche secondo le norme in vigore nel proprio paese (solo se sono previste apposite possibilità di fissaggio)
  - Portapacchi (solo se è prevista una possibilità di fissaggio)
  - Seggiolino per bambini in caso di utilizzo di un portapacchi omologato per un tale seggiolino. Consultate il vostro rivenditore di fiducia, sarà lieto di consigliarvi.
  - Borse portabagagli in caso di utilizzo di un portapacchi omologato per tali borse. Consultate il vostro rivenditore di fiducia, sarà lieto di consigliarvi.

- **L'azienda GHOST vieta l'utilizzo di ricambi dalle dimensioni diverse da quelle dei componenti originali (ad es. forcelle o ammortizzatori con una maggiore o minore altezza di montaggio/lunghezza di montaggio/escursione elastica, impianti frenanti con dischi più grandi, pneumatici più larghi, ecc).**
- **Per la sostituzione o l'aggiunta si possono utilizzare esclusivamente componenti omologati dall'azienda GHOST per il proprio modello di bicicletta. A tale proposito, consultare il rivenditore autorizzato GHOST.**
- **L'aggiunta di motori elettrici sulle biciclette prodotte da GHOST non è consentita.**
- **Non è ammessa in alcun caso la modifica delle caratteristiche delle parti di bicicletta esistenti.**
- **Accertatevi di aver ricevuto dal rivenditore di fiducia la documentazione relativa ai vostri accessori e componenti per modifiche.**
- **Accertatevi che il vostro rivenditore di fiducia abbia annotato sul certificato di consegna la documentazione che vi ha consegnato.**
- **Portate sempre con voi il certificato di consegna in occasione dei successivi acquisti di accessori e componenti presso il vostro rivenditore di fiducia.**
- **Seguite tutte le avvertenze di sicurezza e le specifiche contenute nella documentazione dei vostri accessori e componenti.**

2.3.3 Chi può guidare la vostra bicicletta?

- **Il conducente deve essere in grado di andare in bicicletta, ossia deve disporre delle conoscenze di base relative all'impiego di una bici ed essere dotato del senso dell'equilibrio necessario per guidare e controllare una bicicletta.**
- **Il conducente, da fermo, deve essere in grado di salire e scendere con sicurezza. Questo vale in particolare per le selle ergonomiche se il conducente, da seduto, non riesce a toccare il suolo con i piedi.**
- **La taglia fisica del conducente deve essere adeguata alla bicicletta e non deve essere superato il peso massimo consentito *(vedi Cap. 3.1, Temperature consentite e peso totale ammissibile)* :**

NOTA BENE:
I dati qui riportati hanno uno scopo puramente indicativo. In funzione di vari fattori può essere opportuna una maggiore o minore altezza del telaio. Consultate il rivenditore di fiducia,
sarà lieto di consigliarvi.

- **I bambini e i ragazzi devono essere in grado di controllare la bicicletta con sicurezza. Il tipo di bicicletta, la dimensione e gli elementi di controllo (come ad esempio le leve dei freni) devono essere adatti alle mani dei bambini. A tale proposito, rivolgetevi al vostro rivenditore di fiducia. Sarà lieto di consigliarvi.**
- **Forma fisica e mentale. Se il conducente desidera transitare su strade e vie pubbliche, deve essere fisicamente e mentalmente in grado di circolare nel traffico stradale.**

NOTA BENE:
Per informazioni sulle condizioni tecniche per l'autorizzazione alla circolazione su strade pubbliche consultare il Cap. 1.4, Norme di legge.

2.3.4 Dove potete andare con la vostra bicicletta?

Se sovraccaricate la vostra bicicletta utilizzandola su strade, sentieri e piste inadatti rischiate di rompere o danneggiare i suoi componenti. Questo può dare origine a situazioni di guida pericolose, cadute e incidenti.
Con la vostra bicicletta potete percorrere esclusivamente le strade, le vie e le piste ammesse per il vostro modello in base alla seguente suddivisione.

NOTA BENE:
Tutte le biciclette sono suddivise in categorie
(vedere in proposito la suddivisione seguente ed anche il capitolo 4.1, Modelli, categorie, serie).

Spiegazione della seguente suddivisione in categorie

Simbolo	**Significato**
X	consentita
-	non consentita
X*	Su strade e vie pubbliche consentita solo con l'equipaggiamento supplementare prescritto dalla legge, vedi *Capitolo 1.4, Norme di legge.*

<table>
<tr><th>Designazione</th><th colspan="2">Definizione</th></tr>
<tr><td>Strada</td><td colspan="2">Vie asfaltate</td></tr>
<tr><td>Vie lastricate</td><td colspan="2">Strade con sottofondo solido come sabbia, ghiaia o simile (ad es. strada forestale, strada di campagna)</td></tr>
<tr><td>Cross Country</td><td>Area che comprende strade, strade forestali e di campagna, ghiaia, pietrisco, sentieri nei boschi, varie salite e discese</td><td rowspan="6">Vie con sottofondo non lastricato, radici, scalini, pietre, sporgenze, ecc. All'aumentare dell'escursione dell'ammortizzatore, il terreno in cui si muovono le ruote diventa anche più grezzo. Aumenta l'attenzione per le caratteristiche di marcia in discesa su terreni difficoltosi. La qualità delle caratteristiche di guida in salita rimane alta grazie a telai sofisticati, ma perde importanza mano a mano che ci si avvicina alla categoria freeride. La struttura delle ruote viene adeguata alle circostanze di marcia estreme.</td></tr>
<tr><td>All Mountain Tour</td><td rowspan="4"></td></tr>
<tr><td>All Mountain Trail</td></tr>
<tr><td>Enduro</td></tr>
<tr><td>Freeride</td></tr>
<tr><td>Downhill</td><td>Velocità elevate in discesa su terreni scoscesi, pietre sparse, radici alte, grossi salti e forti impatti definiscono questa gamma d'impiego.</td></tr>
<tr><td>Dirt</td><td colspan="2">percorsi progettati appositamente per questo tipo di biciclette (percorsi BMX)</td></tr>
<tr><td>Parco sportivo</td><td colspan="2">area appositamente segnalata per Freeride / Downhill / Dirt</td></tr>
<tr><td>Salti</td><td colspan="2">NOTA BENE:
In linea di massima, con queste ruote l'esecuzione di salti è consentita, ma avviene a rischio del conducente. Suggeriamo di frequentare appositi seminari sulle tecniche di guida per sviluppare la sensibilità necessaria a capire quali salti sono possibili con la rispettiva bicicletta. Una capacità e un'esperienza adeguate sono il presupposto indispensabile per l'uso di queste attrezzature sportive!</td></tr>
</table>

Modello	Campo d'impiego / categoria										
	Strada	Vie lastricate	Cross Country	All Mountain Tour	All Mountain Trail	Enduro	Freeride	Downhill	Dirt	Parco sportivo	Salti
SONA, KATO, KATO PRO, TACANA, TACANA PRO, LAWU, LANAO, LANAO PRO, POWERKID	X*	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-
HTX, NILA, NILA EBS	X*	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-
AMR, LANAO FS, KATO FS	X*	X	X	X	-	-	-	-	-	-	-
AMR LT, RIOT	X*	X	X	X	X	-	-	-	-	-	-
CAGUA, RIOT LT	X*	X	X	X	X	X	-	-	-	-	-
NORTHSHORE	X*	X	X	X	X	X	X	-	-	X	X
DOWNHILL (DH)	X*	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X
THE HOOD, THE HOOD FS, THE HOOD PRO	X*	X	-	-	-	-	-	-	X	X	X
NIVOLET, SPEEDLINE	X*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PANAMAO, PANAMAO C, PANAMAO WAVE	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PANAMAO X	X*	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-

NOTA BENE:
Gli pneumatici da corsa o simili possono essere montati anche su biciclette di altre categorie. Uno pneumatico di questo tipo si riconosce per la larghezza massima di 28 mm, che ad es. è indicata lateralmente con due numeri come 28-622 o 28-559. Per queste biciclette valgono le avvertenze relative a ROAD RACE. La dimensione dello pneumatico è indicata sul fianco dello stesso.

La vostra sicurezza su strade, sentieri e terreni dipende dalla velocità.
Maggiore è la velocità, maggiore diventa il rischio!

- **Attenzione: tutte le strade e i sentieri possono essere danneggiati o presentare ostacoli che potrebbero compromettere la vostra sicurezza e danneggiare la bicicletta.**

- **In queste zone, vi invitiamo a procedere a bassa velocità e con particolare cautela. In caso d'emergenza, su una tale pavimentazione potete spingere o trasportare a braccia la vostra bicicletta. Utilizzate la bicicletta esclusivamente come un semplice mezzo di locomozione.**

- **In caso di andatura sportiva, salti e alta velocità, in linea di massima si corre il rischio di cadere. L'utilizzo della bicicletta deve essere adeguato alle capacità di guida.**

3. Dati tecnici

3.1 Temperature consentite e peso complessivo ammissibile

Temperature ambiente consentite	da -10 a +50°C	
Max. peso totale consentito	MTB incl. DOWNHILL, NORTHSHORE, THE HOOD, THE HOOD FS:	120 kg
	PANAMAO X, SPEEDLINE, NIVOLET:	120 kg
	PANAMAO, PANAMAO C, PANAMAO WAVE:	140 kg
	POWERKID 24":	100 kg
	POWERKID 20":	80 kg
	POWERKID 16"/12":	50 kg

3.2 Coppie di serraggio per gli accoppiamenti a vite

Componente	Produttore	Modello/ tipo	Collegamento	Tipo di collegamento	Coppia di serraggio (Nm)
Bloccaggio tubo reggisella sul telaio	Tutti	Telaio in alluminio	Bloccaggio tubo reggisella	Una vite	5 - 8
Bloccaggio tubo reggisella sul telaio	Tutti	Telaio in carbonio	Bloccaggio tubo reggisella	Una vite	5 - 6

4. Struttura e funzione

4.1 Modelli, categorie, serie

Produciamo diversi modelli di biciclette, che abbiamo suddiviso in varie categorie e serie di prodotti.

NOTA BENE:
La suddivisione in categorie si trova nel Cap. 2.3.4, Dove potete andare con la vostra bicicletta?

<table>
<tr><th>Modello</th><th></th><th>Serie prodotto</th><th>Dotazioni ex StVZO di serie</th><th>Dinamo per mozzo ruota anteriore</th></tr>
<tr><td rowspan="2">Mountain bike (MTB)</td><td>Fully</td><td>• AMR
• AMR LT
• LANAO FS
• KATO FS
• RIOT
• RIOT LT
• CAGUA
• NORTHSHORE
• DOWNHILL(DH)
• THE HOOD FS</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>Hardtail</td><td>• SONA
• KATO
• KATO PRO
• TACANA
• TACANA PRO
• LAWU
• LANAO
• LANAO PRO
• NILA
• HTX
• THE HOOD
• THE HOOD PRO</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td colspan="2">Crossbike</td><td>PANAMAO X</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bicicletta da corsa, bicicletta da fitness</td><td>NIVOLET
SPEEDLINE</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td colspan="2">Biciclette da trekking e city bike</td><td>PANAMAO
PANAMAO C
PANAMAO WAVE</td><td>X</td><td>X</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Bicicletta per bambini e ragazzi</td><td>Hardtail</td><td>• POWERKID 20"
• POWERKID 24"</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>Hardtail con forcel-la anteriore rigida</td><td>• POWERKID 12"
• POWERKID 16"</td><td>-</td><td>-</td></tr>
</table>

4.1.1 Mountain bike (Fully + Hardtail)

nessuna dotazione ai sensi dello StVZO, deragliatore, freni su cerchio o a disco, gruppi ruota con diametro del cerchio di 559 mm, 584 mm o 622 mm e larghezza minima degli pneumatici di 52 mm.

4.1.1.1 Fully

- Serie AMR:
- Biammortizzate con 110 mm di escursione anteriore e 100 mm di escursione posteriore. Biciclette equipaggiate con componenti leggeri adatte ad un'utilizzo sportivo.

- Serie AMR LT, LANAO FS, KATO FS, RIOT, RIOT LT:
  – Biammortizzate con 120-150 mm di escursione anteriore e 120-130 mm di escursione posteriore.
  – Adatte sia per la salita che per la discesa.

- Serie CAGUA:
- Biammortizzate con 160/120 mm di escursione anteriore e 155 mm di escursione posteriore. Adatte sia per la salita che per la discesa, le caratteristiche sono ottimizzate per la discesa.

- Serie DOWNHILL, NORTHSHORE:
- Biammortizzate con 200 mm e/o 180 mm di escursione anteriore e posteriore.
- Disegnate e costruite per il Downhill e il Bike Park.

- Serie THE HOOD FS:
- Biammortizzate con 100 mm di escursione anteriore e posteriore. Disegnate e costruite soprattutto per il Bike Park e per saltare. Equipaggiamento da MTB.

4.1.1.2 Hardtail

- Serie SONA / KATO / TACANA, LAWU / LANAO:
- Front suspended con 100 - 120 mm di escursione anteriore.
- Biciclette solide, adatte all'uso quotidiano e ad un'utilizzo cicloturistico.

- Serie HTX, NILA, KATO PRO, TACANA PRO, LANAO PRO:
- Front suspended con 100/120 mm di escursione anteriore.
- Biciclette equipaggiate con componenti leggeri adatte ad un’utilizzo sportivo.

- Serie THE HOOD, THE HOOD PRO:
- Front suspended con 100 mm di escursione anteriore. Disegnate e costruite soprattutto per il Bike Park e per saltare.
- Equipaggiamento da MTB.

4.1.2 Crossbike (serie PANAMAO X)

nessuna dotazione ai sensi dello StVZO, deragliatore, freni su cerchio o a disco, gruppi ruota con diametro del cerchio di 622 mm e larghezza pneumatici di 42 mm.

- Serie PANAMAO X
- Front suspended con 60 mm di escursione anteriore. Biciclette adatte all'uso quotidiano e per pedalare veloce su strade asfaltate e su strade sterrate

4.1.3 Biciclette da corsa/da fitness (serie NIVOLET, SPEEDLINE)

nessuna dotazione ai sensi dello StVZO, deragliatore, freni su cerchio o a disco, gruppi ruota con diametro del cerchio di 622 mm.

- Serie NIVOLET:
- Bici da corsa con telaio rigido e forcella rigida per un'andatura veloce e sportiva su strada.
- manubrio da corsa
- freno a cerchio o a disco come sulle MTB
- larghezza copertoni: 23 mm

- Serie SPEEDLINE:
  - – Biciclette con telaio non ammortizzato e forcella rigida per un ciclismo su strada rapido e confortevole.
  - – Manubrio diritto o tipo mountain bike
  - – Leva del cambio come nelle mountain bike
  - – Freni su cerchio o a disco come nelle mountain bike
  - – Larghezza pneumatici: 35 mm

4.1.4 Biciclette da trekking (serie PANAMAO / PANAMAO C / PANAMAO WAVE)

nessuna dotazione ai sensi dello StVZO, provviste di deragliatore, due freni su cerchio o a disco, portapacchi, parafanghi («paraspruzzi»)

- Serie PANAMAO / PANAMAO C / PANAMAO WAVE:
- Telaio rigido o front suspended con 50 mm di escursione anteriore, adatte all'uso quotidiano, equipaggiamento completo, biciclette per pedalare in modo confortevole su strade asfaltate e su strade bianche.
- manubrio tipo MTB
- comandi cambio MTB
- freno a cerchio o a disco come sulle MTB
- dinamo nel mozzo

4.1.5 Biciclette per bambini e ragazzi (serie POWERKID)

nessuna dotazione ai sensi dello StVZO, con cambio a catena o senza cambio, freni su cerchio e/o freni a contropedale

- POWERKID 12" e 16":
  - – Telaio non ammortizzato e forcella rigida
  - – Senza cambio
  - – Freno su cerchio anteriore
  - – Freno a contropedale posteriore
  - – Rotelle (opzionali)
  - – Bandierina (opzionali)
  - – Dimensione gruppo ruota: 12" o 16"

- POWERKID 20":
- Front suspended con forcella ammortizzata con 35 mm di escursione o con forcella rigida.
- cambio a deragliatore 7 velocità
- freni a cerchio come sulle MTB
- diametro ruote 20“

- Powerkid 24":

  – Corrisponde a una MTB con gruppo ruota più piccolo

  – Hardtail con forcella ammortizzata, escursione 50 mm

  – Cambio a catena con 24 rapporti

  – Freni su cerchio come nelle mountain bike

  – Dimensione gruppo ruota: 24"

4.2 Telaio e forcella

Telaio e forcella sono disponibili nelle seguenti versioni

- Hardtail non ammortizzata: telaio e forcella non ammortizzati

- Hardtail ammortizzata: telaio non ammortizzato, ma forcella ammortizzata

- Fully: telaio ammortizzato e forcella ammortizzata

Nelle biciclette ammortizzate esistono vari sistemi di sospensioni con un diverso numero di perni.
Il numero di perni si calcola con facilità. Il sostegno dell'elemento di sospensione non è conteggiato come perno.

4.3 Freni

4.3.1 Correlazione tra leve e freni

- La vostra bicicletta è dotata di uno o due freni indipendenti.
- In alcuni modelli, il freno posteriore si aziona con una «contropedalata» (freno a contropedale).
- Normalmente, la leva del freno posta a sinistra del manubrio aziona il freno anteriore e quella posta a destra il freno posteriore. La configurazione, tuttavia, può variare a seconda delle esigenze e delle specifiche norme nazionali. In ogni caso è opportuno acquisire familiarità con la correlazione tra leve e freni e abituarsi all'uso.
- Se la vostra bicicletta dispone di due leve freno manuali dello stesso tipo, se lo desiderate potete chiedere al rivenditore di fiducia di modificare la correlazione.

4.3.2 Tipo di freni

Sulle nostre biciclette sono montati i seguenti freni:

- freno a disco idraulico

- freno su cerchio

  – freno su cerchio idraulico (Magura HS11 e HS33)

- freno su cerchio meccanico (V-brake)

• freno su cerchio per bicicletta da corsa

• freno a contropedale (solo sulla ruota posteriore)

4.4 Cambio

Sulle nostre biciclette sono montati i seguenti cambi:

- cambio a catena

- cambio nel mozzo

- nessun cambio (single speed)

4.4.1 Cambio a catena

Un cambio a catena offre il rapporto ottimale per ogni velocità e aiuta a superare più agevolmente le pendenze.

Al momento del cambio la catena passa su una diversa ruota dentata. Queste ultime sono chiamate «corone» sulla guarnitura e «rocchetti» sulla cassetta.

Il cambio di rapporto può essere effettuato solo durante la marcia. La guarnitura deve girare nella direzione di avanzamento.

Il dispositivo di cambio posto sul lato sinistro del manubrio aziona il deragliatore della guarnitura. Qui il passaggio a una corona più grande comporta una moltiplicazione maggiore (= rapporto più alto). La resistenza alla pedalata aumenta, ma in questo modo è possibile ottenere una velocità più elevata.

Il dispositivo di cambio posto sul lato destro del manubrio aziona il cambio posteriore. Qui il passaggio a un rocchetto più grande comporta una moltiplicazione minore (= rapporto più basso). La resistenza alla pedalata diminuisce e la velocità ottenuta è inferiore, ma si possono affrontare le salite con maggiore facilità.

Il numero di rapporti si calcola così: numero di ingranaggi anteriori moltiplicato per il numero di rocchetti posteriori. Ad es: 2 ingranaggi x 10 rocchetti = 20 rapporti.

4.4.2 Cambio nel mozzo

Il cambio nel mozzo prevede la presenza di un ingranaggio nel mozzo posteriore. Azionando il cambio, diverse ruote dentate si ingranano una nell'altra e cambiano il rapporto di moltiplicazione.

Per le ruote con questo tipo di cambio utilizziamo il mozzo con cambio integrato Alfine a 8 e 11 rapporti con ruota libera, quindi senza freno a contropedale.

4.4.3 Dispositivi di cambio

Sulle nostre biciclette montiamo i seguenti dispositivi di cambio:

- Leva cambio Shimano per MTB

- Leva cambio Sram per MTB

- Combinazione leva freno/cambio Shimano per MTB

- Combinazione leva freno/cambio Shimano per bici da corsa

- Combinazione leva freno/cambio Shimano per cambio elettrico Di2 per bici da corsa

- Combinazione leva freno/cambio Sram per bici da corsa

- Manopola cambio Shimano per MTB

4.5 Sistemi di bloccaggio per gruppi ruota e tubi reggisella

Sulle nostre biciclette utilizziamo i seguenti sistemi di bloccaggio assi per il fissaggio dei gruppi ruota e dei tubi reggisella:

- Assi a sgancio rapido

- Asse a sgancio rapido per tubo reggisella

- Assi flottanti

- Morsetti a vite

4.6 Materiali

4.6.1 Suddivisione

Per i telai delle nostre biciclette utilizziamo leghe di alluminio e materiali al carbonio. Le nostre biciclette con telaio in carbonio si riconoscono per l'aggiunta di «LECTOR» nel nome del modello. Tutte le altre biciclette sono prodotte con telai in alluminio.

4.6.2 Informazioni e avvertenze sul carbonio

⚠ **ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti**

Il carbonio è un materiale moderno utilizzato nella costruzione di biciclette e autoveicoli. Le parti in carbonio, però, sono più sensibili ai danneggiamenti. Eventuali errori commessi durante il montaggio o l'utilizzo possono causare rotture e, di conseguenza, possono comportare situazioni pericolose, cadute, incidenti e danni a cose.

I colpi di pietra, gli urti e gli impatti che possono verificarsi durante un utilizzo non conforme oppure in caso di cadute e incidenti possono causare danni non visibili nella struttura in carbonio e/o delaminazioni (=distacco degli strati di carbonio incollati).

I danni di questo tipo, associati alle sollecitazioni applicate sul materiale durante l'uso, possono causare l'improvvisa rottura delle parti in carbonio, con conseguenti situazioni pericolose, cadute, incidenti e danni a cose.

- **Seguire scrupolosamente tutte le seguenti avvertenze sull'uso dei componenti in carbonio.**
- **A seguito di cadute o altre forti sollecitazioni meccaniche che non rientrano nella normale attività ciclistica, il telaio e i componenti in carbonio non devono più essere utilizzati.**
- **Dopo una caduta bisogna rivolgersi subito a un rivenditore autorizzato, che invierà i componenti interessati al costruttore a scopo di perizia.**
- **In caso di dubbi sulle parti in carbonio rivolgetevi al vostro rivenditore di fiducia. Sarà lieto di consigliarvi.**

Il nome «carbonio» designa comunemente un materiale plastico rinforzato con fibre di carbonio. Si tratta di un materiale composito costituito da plastica e fibre, in cui le fibre di carbonio vengono integrate in più strati all'interno di una matrice in materiale plastico.

Questa matrice è costituita da polimeri termoindurenti (resina epossidica). Tra le funzioni primarie del materiale della matrice rientrano la trasmissione e ripartizione delle forze applicate e il fissaggio delle fibre.
La resistenza alla trazione, come in tutti gli altri materiali compositi in fibra, è molto più elevata nella direzione della fibra rispetto alla direzione trasversale. Di conseguenza, le fibre di carbonio vengono disposte in molteplici direzioni per coprire tutte le forze che possono presentarsi.

4.6.2.1 Informazioni sulla struttura del telaio

Grazie ad analisi meticolose e simulazioni realistiche delle forze applicate al telaio, l'orientamento delle fibre è stato studiato in modo da ottenere una maggiore efficienza nelle diverse zone, come ad esempio nella pedaliera o nel tubo dello sterzo.
La costruzione di questi prodotti «high-end» avviene grazie a un lavoro manuale. Di conseguenza, eventuali differenze nella finitura non costituiscono un motivo di reclamo.

4.6.2.2 Come manipolare correttamente le parti in carbonio

1. Non montare mai fascette, raccordi a vite, morsetti o altri elementi che esercitino forze meccaniche sul tubo in carbonio. Fanno eccezione le zone esplicitamente segnalate sui componenti, come ad es. lo sterzo e il tubo reggisella. Anche in questo caso, però, bisogna rispettare scrupolosamente le coppie di serraggio!
2. Bloccaggio su banchi o altri dispositivi:
   - Non bloccare mai la bicicletta in corrispondenza di un tubo o di un reggisella in carbonio all'interno delle ganasce di un banco di montaggio.
   - Per il bloccaggio nel banco, utilizzare temporaneamente un tubo reggisella in alluminio dello stesso diametro. Le istruzioni per il montaggio e lo smontaggio sono indicate nel *Capitolo 13.2, Montaggio e smontaggio del tubo reggisella con la sella.*
3. Attenzione ai lucchetti ad arco, potrebbero danneggiare il telaio!
   - Se si utilizzano lucchetti ad arco, accertarsi che al massimo tocchino il tubo in carbonio, ma non esercitino alcuna forza di serraggio o schiacciamento su di esso.

4. Morsetto reggisella / tubo reggisella:
   - La coppia di serraggio prescritta per la vite del morsetto reggisella è pari a 5-6 Nm.
   - Il piantone sella non deve essere alesato né sottoposto ad altre lavorazioni meccaniche.
   - Il tubo reggisella e il piantone sella non devono essere lubrificati con grasso. Si deve utilizzare esclusivamente l'apposita pasta fornita.
   - I tubi reggisella possono essere montati nei telai in carbonio solo utilizzando l'apposita pasta fornita.
   - Il morsetto reggisella non deve essere chiuso mentre il piantone sella è smontato, poiché in caso contrario potrebbero verificarsi danni irreparabili al tubo reggisella.
   - Estrarre il tubo reggisella dal telaio ogni due mesi circa, pulirlo ed applicare nuova pasta per carbonio. *Vedere il Capitolo 13.2, montare e smontare il tubo reggisella con la sella*
5. Portaborraccia:
   - I set di filettature sono destinati al fissaggio dei portaborraccia comunemente disponibili in commercio. La coppia di serraggio massima delle viti per il fissaggio dei portaborraccia al telaio è di 4 Nm.
6. Allenamento sui rulli:
   - Non è consentito l'uso di apparecchi di allenamento su rulli che prevedono il bloccaggio rigido della bicicletta. Il bloccaggio dei portamozzi o dell'asse a sgancio rapido comporta sollecitazioni molto diverse da quelle consentite nell'ambito dell'attività ciclistica consentita, il che potrebbe causare danni al telaio della bicicletta.
   - È invece consentito l'impiego su un rullo libero senza bloccaggio rigido del telaio.
7. Trasporto: vedi *Capitolo 13, Trasportare la bicicletta*.

4.7 Pneumatici

Le biciclette GHOST possiedono di serie vari pneumatici. La marca, il tipo e la dimensione degli pneumatici e i dati sulla pressione sono indicati sui fianchi degli stessi.

Relativamente ai tipi di valvole, utilizziamo principalmente camere d'aria con valvola Sclaverand (SV), che nel linguaggio comune è nota anche con il nome di «valvola francese». Nei modelli della serie POWERKID possono essere montate sia camere d'aria con valvola Sclaverand (SV), sia camere d'aria con valvola auto (AV). La configurazione si desume dall'illustrazione seguente.

Al momento di utilizzare camere d'aria di ricambio, si deve fare attenzione a utilizzare solo ricambi dotati della stessa valvola della camera d'aria originale, poiché i diametri delle valvole SV e AV sono diversi.

Valvola auto (AV)	Valvola Dunlop (DV)	Valvola Sclaverand (SV) (francese)

5. Set telaio

⚠ ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti

Gli errori commessi nel montaggio della ruota e l'applicazione di elementi non idonei possono causare gravi cadute!

Alcuni telai per biciclette GHOST sono disponibili anche singolarmente e possono essere montati in base alle specifiche esigenze dell'utilizzatore. La persona che assembla un telaio per ottenere una bicicletta completa è considerata «costruttore» ed è responsabile di eventuali difetti ed errori di montaggio.

- **L'AZIENDA GHOST ESIGE CHE IL MONTAGGIO DEI TELAI SIA ESEGUITO ESCLUSIVAMENTE DAI SUOI RIVENDITORI AUTORIZZATI.**
- **Questo manuale non è un libretto d'istruzioni per l'assemblaggio di una bicicletta completa a partire dal set telaio.**
- **Per il montaggio di un telaio è possibile utilizzare esclusivamente componenti con struttura e dimensioni identiche a quelle delle parti di serie.**
- **I componenti devono essere scelti esclusivamente insieme al rivenditore di fiducia, che conosce i componenti adatti ad ogni telaio.**

6. Prima di usare la bicicletta per la prima volta

⚠ ATTENZIONE Pericolo di gravi cadute e incidenti
La vostra bicicletta arriva al rivenditore già pre-assemblata. Alcuni componenti importanti ai fini della sicurezza non sono completamente montati e/o regolati. Il vostro rivenditore deve eseguire il montaggio finale della vostra bicicletta rendendola sicura.

- **Accertatevi che il vostro rivenditore abbia compilato in ogni sua parte la «check list d'ispezione per la consegna» nel certificato di consegna della vostra bicicletta.**
- **Utilizzate la vostra bicicletta solo in una posizione di seduta adatta a voi.**
- **Chiedete al rivenditore di regolare la sella all'altezza e nella posizione più corrette per voi.**
- **Chiedete al rivenditore di istruirvi in merito ai dispositivi tecnici della vostra bicicletta.**
- **Trattate la vostra bicicletta con cera spray. Vedi** ***Cap. 14.2, Come pulire e curare la bicicletta.***

7. Prima di ogni utilizzo

⚠ ATTENZIONE Pericolo di gravi cadute e incidenti
Una bicicletta non sicura può dare origine a situazioni di guida pericolose, cadute e incidenti.

- **Prima di ogni uscita, controllate che la vostra bicicletta sia in grado di funzionare in sicurezza. Considerate anche la possibilità che, mentre era incustodita, la vostra bicicletta potrebbe essere caduta a terra oppure essere stata manipolata da estranei.**
- **Soffermatevi sul corretto stato della bicicletta appena acquistata, in modo tale da riconoscere con più facilità eventuali anomalie in un secondo momento.**

NOTA BENE:
Scattare alcune foto può essere un prezioso aiuto.

- **Se nel corso delle ispezioni rilevate uno o più difetti, rivolgetevi immediatamente al vostro rivenditore di fiducia. Potete riparare da soli i difetti di entità trascurabile se di seguito sono descritti i corrispondenti interventi da effettuare.**
- **Rivolgetevi immediatamente al rivenditore se gli interventi per la riparazione dei danni non sono descritti, poiché significa che non potete eseguirli da soli, oppure se tali interventi non producono il risultato auspicato.**
- **Potrete tornare a utilizzare la vostra bicicletta soltanto quando sarà nuovamente sicura.**

1. Controllate visivamente che tutte le viti di fissaggio siano avvitate correttamente.
   Vedi Cap. 1.5.3, Termini tecnici.
2. Controllate visivamente su ogni parte della bicicletta che non siano presenti incrinature, rotture, graffi profondi e altri danni meccanici.
3. Se dall'ispezione emerge la presenza di difetti, rivolgetevi al rivenditore di fiducia.

NOTA BENE:
Nei capitoli seguenti sono descritti i controlli da effettuare sulle dotazioni di serie di tutte le biciclette GHOST. Alcuni capitoli valgono solo per le biciclette che possiedono le corrispondenti dotazioni, che sono reperibili nel capitolo Struttura e funzione. Se non siete certi dei controlli da effettuare sul vostro modello di bicicletta, vi invitiamo a rivolgervi al rivenditore di fiducia. Sarà lieto di consigliarvi.

Se la vostra bicicletta è stata modificata o se vi sono stati aggiunti alcuni componenti, potrebbero essere necessari nuovi o diversi controlli. Seguite le avvertenze contenute nella corrispondente documentazione informativa per l'utente, oppure rivolgetevi al vostro rivenditore di fiducia. Sarà lieto di consigliarvi.

7.1 Ispezionare i gruppi ruota

NOTA BENE:
La ruota anteriore e la ruota posteriore sono anche dette «gruppo ruota».

Un gruppo ruota è formato da

- mozzo
- solo nel mozzo posteriore: cassetta pignoni/pignoni o pacco pignoni, spesso chiamata anche cassetta
- disco freno (solo per impianto frenante a disco)
- raggi
- cerchio
- pneumatico (vedi riquadro seguente)

Attualmente esistono tre diversi tipi di pneumatici:

- Pneumatici con tallone rigido o pieghevole:

questo tipo di pneumatico, il più diffuso, è composto da

– copertone
– camera d'aria e
– flap (solo per cerchi con fori per raggi)

Nel copertone è collocato un filo rigido o un tallone morbido che durante il pompaggio si aggancia al bordo del cerchio.
Ambito d'impiego: tutte le categorie

- Pneumatici tubeless:

cerchi (privi di fori per raggi, oppure a tenuta d'aria) e copertoni speciali che si chiudono ermeticamente e non necessitano di camera d'aria. In caso di foratura è tuttavia possibile montare la camera d'aria.
Ambito d'impiego: mountain bike, cross bike, biciclette da corsa/da strada

- Tubolari:

La camera d'aria è integrata nel copertone. Il copertone dotato di camera d'aria viene incollato su cerchi appositi. Seguire le istruzioni di montaggio del produttore dei copertoni, della colla e dei cerchi.
Ambito d'impiego: mountain bike, cross bike, biciclette da corsa/da strada

Per eventuali quesiti riguardanti la tipologia e la dimensione dei vostri pneumatici, vi invitiamo a consultare il vostro rivenditore di fiducia.

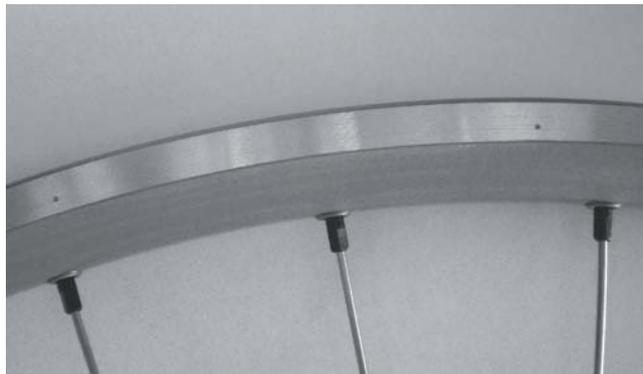
Le ruote con dotazioni conformi allo StVZO possono presentare riflettori sul cerchio.

7.1.1 Controllare il corretto fissaggio e posizionamento

1. Scuotete entrambi i gruppi ruota con forza trasversalmente rispetto alla direzione di marcia.
   - Il meccanismo di bloccaggio dei gruppi ruota non deve muoversi.
   - La leva a sgancio rapido o l'asse flottante devono essere chiusi *Vedi Cap. 8.6, Utilizzare i sistemi di bloccaggio per gruppi ruota e tubi reggisella.*
2. Non dovreste sentire cigolii o scricchiolii.
3. Eseguite un controllo visivo del montaggio dei gruppi ruota.
   - I gruppi ruota devono essere posizionati centralmente fra il telaio e il freno.
   - Se è montato un portapacchi, i gruppi ruota devono essere posizionati centralmente fra i sostegni di quest'ultimo.
   - In presenza di parafanghi, gli pneumatici devono scorrere parallelamente ad essi.
   - Nessuna parte della ruota deve toccare il telaio, i parafanghi, i portapacchi o altre parti. La distanza minima tra tutte le parti deve essere di 4 mm sulle bici da corsa e di 6 mm su tutte le altre biciclette. Eccezione: Le pastiglie e i pattini freno, che possono essere posizionate in prossimità del disco o del cerchio.

7.1.2 Controllare i cerchi

7.1.2.1 Controllare l'usura dei cerchi (solo per biciclette con freni su cerchio)

1. Controllare che gli indicatori di usura (scanalatura perimetrale o vari forellini nel fianco del cerchio) siano visibili.

2. Passate l'unghia del dito trasversalmente sul fianco del cerchio. Non dovranno percepirsi scanalature.

7.1.2.2 Controllare i difetti di circolarità dei cerchi:

1. Sollevate la bicicletta e fate girare la ruota anteriore e quella posteriore.
2. Fate attenzione alla distanza tra il cerchio e i pattini del freno; in caso di freni a disco, invece, alla distanza tra il cerchio e la barra del telaio o il montante della forcella. Scostamento massimo ammesso per ogni giro:
   - 0,5 mm per i cerchi con freni su cerchio
   - 2,0 mm per i cerchi senza freni su cerchio

7.1.2.3 Controllare la presenza di sporcizia sui cerchi (solo per biciclette con freni su cerchio)

1. Controllare che i cerchi siano privi di impurità, in particolare olio e grasso. I cerchi sporchi devono essere immediatamente puliti (vedi *Cap. 14.2, Come pulire e curare la bicicletta*).

7.1.2.4 Controllare gli pneumatici

1. Verificate l'assenza di danni esterni, corpi estranei e usura sugli pneumatici:
   - L'intera superficie del copertone deve presentare il profilo originale.
   - Non deve intravedersi la trama dello pneumatico che si trova sotto lo strato di gomma.
   - Non devono esserci ammaccature o crepe.

2. Rimuovete eventuali corpi estranei (spine, pietruzze, frammenti di vetro o simili) con le mani, oppure impiegando con cautela un piccolo cacciavite. Controllate se dopo tale operazione fuoriesce dell'aria.
   - In caso di fuoriuscita d'aria è necessario sostituire la camera d'aria, è un'operazione che potete fare da soli. Le relative istruzioni sono disponibili nel *Cap. 15.5.1, Sostituire la camera d'aria e lo pneumatico*.

7.1.2.5 Controllare la sede dello pneumatico

1. Sollevate la ruota anteriore.
2. Fate girare la ruota anteriore con la mano. La rotazione dello pneumatico deve essere pulita, senza eccentricità o movimenti in altezza.
3. Controllate la ruota posteriore nello stesso modo di quella anteriore.

7.1.2.6 Controllare la posizione della valvola (tranne pneumatici tubeless):

1. All'occorrenza, rimuovete il dado della valvola.
2. Controllate la posizione della valvola: le valvole devono essere rivolte verso il centro della ruota.

7.1.2.7 Controllare la pressione

Per effetto di una pressione insufficiente degli pneumatici

- pneumatico e camera d'aria potrebbero spostarsi sul cerchio e dare origine a una posizione obliqua delle valvole. In questo caso, la base della valvola può strapparsi durante la marcia, causando un'improvvisa perdita di pressione dello pneumatico.
- in curva lo pneumatico potrebbe staccarsi dal cerchio
- aumenta la frequenza dei guasti.

NOTA BENE:
La pressione prescritta può variare a seconda del produttore e del modello di pneumatico. Seguite le indicazioni del produttore relative alla pressione corretta, che è indicata sul fianco dello pneumatico. In caso di dubbio rivolgetevi al vostro rivenditore di fiducia. Sarà lieto di consigliarvi.

Alcuni valori di pressione sono espressi in «psi». Potrete calcolare la pressione ricorrendo alla tabella di conversione riportata qui di seguito.

psi	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140
bar	2,1	2,8	3,5	4,1	4,8	5,5	6,2	6,9	7,6	8,3	9,0	9,7

Controllate la pressione dell'aria nello pneumatico mediante un apposito manometro. Troverete apparecchi idonei nei negozi specializzati. Per un corretto utilizzo, consultate il relativo manuale d'istruzioni oppure chiedete al vostro rivenditore di fiducia.

Nel caso degli pneumatici con valvole auto, potete controllare e correggere la pressione anche presso le stazioni di servizio.

- In caso di pressione troppo bassa: aumentate la pressione con una pompa idonea.
- In caso di pressione troppo elevata: agendo sulla valvola, fate fuoriuscire il quantitativo d'aria necessario, quindi verificate nuovamente il valore della pressione.

NOTA BENE:
Con una pompa per biciclette dotata di manometro potrete monitorare la pressione dell'aria già in fase di pompaggio. Fate prima fuoriuscire un po' d'aria dallo pneumatico, quindi portate la pressione fino al valore desiderato.

Esistono vari tipi di valvole (vedi Capitolo 4.7, Pneumatici). Tutte le valvole possono essere dotate di cappuccio antipolvere. Nella cosiddetta valvola auto, così come nella valvola Dunlop, una volta rimosso il cappuccio è possibile applicare direttamente la testa della pompa. Nella valvola Sclaverand (detta anche francese) bisogna prima svitare il piccolo dado di sicurezza fino all'arresto e, una volta terminato il pompaggio, riavvitarlo fino in fondo alla valvola. Chiedete al vostro rivenditore di mostrarvi l'utilizzo delle valvole.

7.1.3 Altre verifiche da effettuare

1. Controllate che sui gruppi ruota non siano presenti corpi estranei come ad esempio ramoscelli, residui di stoffa o simili.
2. Rimuovete con cautela questi elementi.
3. Se avete richiesto il montaggio dei riflettori per cerchi, controllate che siano fissati stabilmente.
4. Se sono allentati, rimuoveteli completamente.
5. Controllate se i gruppi ruota sono stati danneggiati dai corpi estranei.

7.2 Controllare la sella e il tubo reggisella

⚠ ATTENZIONE Pericolo di gravi cadute
Se il tubo reggisella non è inserito abbastanza in profondità, durante la marcia potrebbe staccarsi dal telaio e causare situazioni di guida pericolose, cadute e incidenti. Inoltre, una profondità di inserimento insufficiente può comportare danni irreparabili al tubo reggisella e al telaio.

- **Assicuratevi che il tubo reggisella sia inserito sufficientemente in profondità.**

1. Eseguite un controllo visivo del tubo reggisella. La marcatura «STOP» o «MAX» non deve essere visibile.

2. Facendo forza con le mani, cercate di ruotare la sella e il tubo all'interno del telaio.

   Sella e tubo non dovranno muoversi.

3. Facendo forza con le mani, cercate con movimenti ascendenti e discendenti di spostare la sella nel punto in cui è bloccata.

   La sella non deve muoversi.

4. Se si muovono, la sella e/o tubo reggisella dovranno essere opportunamente fissati (vedi *Capitolo 8.6.3, Aprire e chiudere l'asse a sgancio rapido di bloccaggio del tubo reggisella, e il capitolo 8.1, Regolare l'altezza della sella).*

7.3 Controllare il manubrio e l'attacco del manubrio

⚠ **ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti**
Se il manubrio e l'attacco del manubrio non sono montati correttamente o sono danneggiati possono dare origine a situazioni di guida pericolose, cadute e incidenti.

- **Se rilevate difetti in queste parti oppure se avete dubbi in merito, interrompete senza indugio l'utilizzo della vostra bicicletta.**
- **Rivolgetevi tempestivamente a un'officina specializzata.**

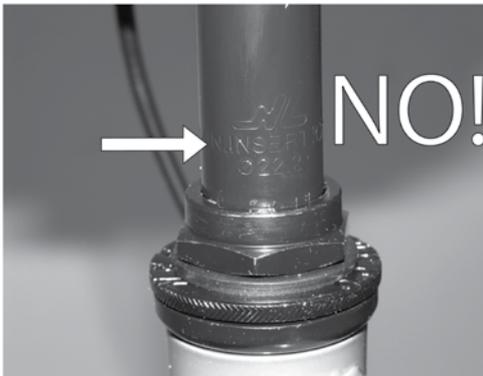
1. Effettuate un'ispezione visiva del manubrio e del suo attacco.
   - L'attacco deve essere parallelo al cerchio della ruota anteriore.
   - Il manubrio deve essere perpendicolare all'attacco.
2. Bloccate la ruota anteriore tra le gambe.
3. Afferrate il manubrio alle due estremità.
4. Facendo forza con le mani, cercate di girare il manubrio in entrambe le direzioni.

5. Sempre facendo forza con le mani, cercate di ruotare il manubrio all'interno dell'attacco.

- Nessuna parte dovrà muoversi o spostarsi.
- Non devono sentirsi cigolii o scricchiolii.

Sui seguenti modelli è montato un attacco manubrio regolabile.

- POWERKID 12"
- POWERKID 16"

6. Eseguite un controllo visivo dell'attacco. La marcatura «Stop» o «MAX» non deve essere visibile.

7.4 Controllare le parti montate sul manubrio

Verificate il fissaggio della leva del cambio, della leva del freno e delle manopole nel seguente modo:

1. Bloccate la ruota anteriore tra le gambe oppure tenete fermo il manubrio con una mano.
2. Con l'altra mano cercate di ruotare la leva del freno.

3. Con l'altra mano cercate di ruotare le leve del cambio.
4. Con l'altra mano cercate di rimuovere dal manubrio le manopole e le appendici.
5. Se sulla vostra bicicletta è stato aggiunto un campanello, cercate di ruotarlo esercitando una forza moderata con la mano.

- Nessuna parte dovrà muoversi o spostarsi.
- Non devono sentirsi cigolii o scricchiolii.

7.5 Controllare il gruppo sterzo

Il gruppo sterzo è il sistema di supporto dello stelo forcella all'interno del tubo di sterzo. Tramite questo supporto, i movimenti del manubrio vengono trasmessi alla forcella anteriore.

1. Controllate il gruppo sterzo. La ruota anteriore deve poter essere ruotata in entrambe le direzioni facilmente e senza gioco:
2. Mettetevi accanto alla vostra bicicletta e, con entrambe le mani, afferrate le manopole del manubrio.
3. Tenete tirato il freno della ruota anteriore.
4. Con brevi e bruschi movimenti spostate la bicicletta avanti e indietro tenendo il freno tirato.
   - Il gruppo sterzo non deve presentare alcun gioco.
   - non si deve percepire o sentire alcuno scricchiolio.
   - Non si deve percepire o sentire alcun cigolio.
5. Girate più volte a destra e a sinistra il manubrio con la ruota anteriore.
   - La ruota anteriore deve poter essere ruotata in entrambe le direzioni facilmente e senza gioco.
   - Il manubrio non dovrà bloccarsi in nessuna posizione.
   - Se dall'ispezione emerge la presenza di difetti, rivolgetevi al vostro rivenditore di fiducia.

7.6 Controllare la forcella ammortizzata

1. Tenete tirato il freno della ruota anteriore.
2. Con il peso del corpo premete sul manubrio in modo da sollecitare la forcella ammortizzata e poi rilasciate subito la pressione sul manubrio.
3. L'ammortizzatore della forcella deve comprimersi e distendersi in modo uniforme.
4. Non devono sentirsi cigolii o scricchiolii.
5. Bloccate la ruota anteriore tra le gambe e cercate di tirare verso l'alto la bicicletta afferrandola per il manubrio. Gli steli non devono uscire dai foderi o dalla piastra forcella.
6. Seguite anche le istruzioni contenute nel manuale della forcella ammortizzata (documento a parte).

7.7 Controllare l'ammortizzatore posteriore

1. Salite in sella e molleggiate la bicicletta da fermi con bruschi movimenti ascendenti e discendenti.
2. L'ammortizzatore del retro della bicicletta deve comprimersi e distendersi in modo uniforme.
3. Non devono sentirsi cigolii o scricchiolii.
4. Seguite anche le istruzioni contenute nel manuale delle sospensioni (documento a parte).

7.8 Controllare i freni

⚠ **PERICOLO Pericolo di gravi cadute**
Un guasto ai freni provoca sempre situazioni di guida pericolose, cadute e incidenti. Un malfunzionamento dei freni può rappresentare un pericolo di vita.

- **Controllate il vostro sistema frenante con particolare attenzione.**
- **In caso di difetti, non utilizzate la bicicletta per nessun motivo e rivolgetevi immediatamente alla vostra officina di fiducia se riscontrate anomalie.**

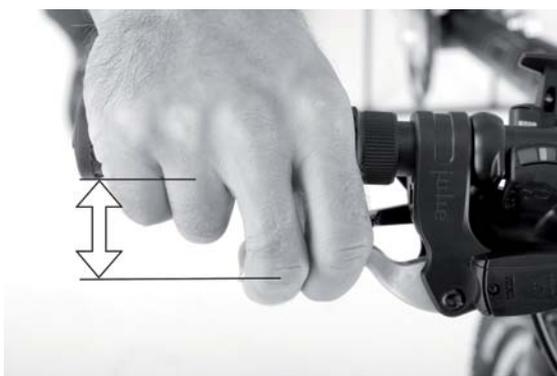
NOTA BENE:
Durante i tour di più giorni, i dischi e le pastiglie dei freni possono usurarsi in misura elevata.

- *Programmate i vostri tour di più giorni in modo tale da poter fare eseguire l'assistenza tecnica eventualmente necessaria presso officine specializzate.*

- *In via precauzionale, portate con voi le pastiglie di ricambio per i vostri freni. Così eviterete di dover interrompere il tour se l'officina non dovesse disporre di una scorta di pastiglie del vostro tipo.*

7.8.1 Controllare il funzionamento generale

Controllate il funzionamento del vostro impianto frenante nel seguente modo:

1. Azionare da fermi entrambe le leve del freno fino all'arresto. La distanza minima tra la leva del freno e la manopola del manubrio deve essere di almeno 10 mm.

2. Con i freni ancora azionati cercare di spostare la bicicletta. Entrambi i gruppi ruota devono restare bloccati.

7.8.2 Controllare il freno a disco idraulico

⚠ ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti
La presenza di olio e grasso sui dischi freno può ridurre l'azione frenante e dare origine a situazioni di guida pericolose, cadute e incidenti.

- ***I dischi freno sporchi devono essere immediatamente puliti, vedi Cap. 14.2, Come pulire e curare la bicicletta.***

1. Eseguite un controllo visivo dei raccordi a vite dell'intero impianto frenante. Tutte le viti devono essere saldamente in posizione.
2. Facendo forza con le mani, tirate la pinza del freno alternativamente in tutte le direzioni. La pinza del freno non deve muoversi.

3. Da fermi, azionate una alla volta le leve del freno e mantenetele in questa posizione. Controllate l'impianto frenante partendo dalla leva, proseguendo con i cavi e terminando con i freni veri e propri. Non dovranno verificarsi perdite del fluido idraulico. Inoltre la resistenza/punto di compressione della leva non deve diminuire.
4. Controllate che il disco freno non sia danneggiato. Dovrà essere privo di tacche, rotture, graffi profondi e altri danni meccanici.
5. Sollevate prima la ruota anteriore, quindi quella posteriore e fatele girare con la mano. La rotazione del disco freno deve essere pulita.
6. Controllate che i dischi freno siano privi di impurità, in particolare olio e grasso. Pulite subito i dischi freno se sono sporchi. *(vedi Cap. 14.2, Come pulire e curare la bicicletta).*

7.8.3 Controllare i freni su cerchio idraulici

1. Eseguite un controllo visivo dei raccordi a vite dell'intero impianto frenante. Tutte le viti devono essere saldamente in posizione.
2. Facendo forza con le mani, cercate di allontanare i freni dalle basi. Con la forza delle mani non dovrete riuscire a staccare i freni dalle basi.
3. Da fermi, azionate la leva del rispettivo freno e mantenetela in questa posizione. Eseguite un controllo visivo dell'impianto frenante partendo dalla leva, proseguendo con i cavi e terminando con i freni veri e propri. Non dovranno verificarsi perdite del fluido idraulico. Inoltre la resistenza/punto di compressione della leva non deve diminuire.
4. Azionate le leve di entrambi i freni.
    - Quasi tutta la superficie dei pattini dovrà essere a contatto con il fianco del cerchio.
    - I pattini del freno non devono mai entrare in contatto con lo pneumatico, nemmeno con freni a riposo.

5. Eseguite un controllo visivo dei pattini in gomma dei freni. Le gomme non devono logorarsi oltre l'indicatore del grado di usura.

6. Eseguite un controllo visivo della posizione dei freni. I pattini del freno devono avere la stessa distanza dal cerchio su entrambi i lati.

7.8.4 Controllare il freno su cerchio con cavetto di trasmissione (versione per MTB)

1. Eseguite un controllo visivo dei cavi freno e del rispettivo bloccaggio.
   - I cavi di comando del freno non devono presentare danni o corrosioni.
   - Nei freni con cavetto di trasmissione, i cavi devono essere fissati all'apposito bloccaggio per l'intera larghezza.

2. Eseguite un controllo visivo dei raccordi a vite dell'intero impianto frenante. Tutte le viti devono essere saldamente in posizione.
3. Facendo forza con le mani, cercate di allontanare i freni dalle basi. Con la forza delle mani non dovrete riuscire a staccare i freni dalle basi. Un leggero gioco è normale.

4. Azionate le leve di entrambi i freni.
   - Quasi tutta la superficie dei pattini dovrà essere a contatto con il fianco del cerchio.
   - I pattini del freno non devono mai entrare in contatto con lo pneumatico, nemmeno con freni a riposo.

5. Controllate il grado di usura dei pattini in gomma dei freni.
   - Per farlo, sganciate i freni *(vedi capitolo 13.1.5, Aprire e chiudere i freni*)
   - Le gomme non devono logorarsi oltre l'indicatore del grado di usura.

6. Eseguite un controllo visivo della posizione dei freni. I pattini devono avere la stessa distanza dal cerchio su entrambi i lati.

7.8.5 Controllare il freno su cerchio con cavetto di trasmissione (versione per bicicletta da corsa)

1. Eseguite un controllo visivo deli cavi freno e del rispettivo bloccaggio.
   - I cavi di comando del freno non devono presentare danni o corrosioni.
   - I cavi di questo tipo di freni devono essere fissati su tutta la larghezza.

2. Eseguite un controllo visivo dei raccordi a vite dell'intero impianto frenante. Tutte le viti devono essere saldamente in posizione.
3. Facendo forza con le mani, cercate di allontanare i freni dalle basi. Con la forza delle mani non dovrete riuscire a staccare i freni dalle basi.

4. Azionate le leve di entrambi i freni.

   - Quasi tutta la superficie dei pattini dovrà essere a contatto con il fianco del cerchio.

   - I pattini del freno non devono mai entrare in contatto con lo pneumatico, nemmeno con freni a riposo.

5. Eseguite un controllo visivo dei pattini in gomma dei freni. Le gomme non devono logorarsi oltre l'indicatore del grado di usura.

6. Eseguite un controllo visivo della posizione dei freni. I pattini devono avere la stessa distanza dal cerchio su entrambi i lati.

7.8.6 Controllare il freno a contropedale

1. Avanzate a passo d'uomo.
2. Effettuate una pedalata «all'indietro», in senso contrario alla direzione di avanzamento.
3. Così facendo la ruota posteriore si arresta bruscamente.

7.9 Controllare la trasmissione e la catena

1. Ruotate la pedivella di destra in senso antiorario e dall'alto osservate le corone e il pacco pignoni. Nelle ruote con freno a contropedale, chiedete a un'altra persona di aiutarvi sollevando la parte posteriore della bicicletta e girate la pedivella di destra in direzione di avanzamento.
   - Non è ammessa la minima eccentricità delle corone e dei rocchetti.
   - Assicuratevi che non vi siano corpi estranei ed eventualmente eliminateli, purché ciò sia di facile esecuzione.
2. Spingete nel punto indicato la pedivella di sinistra verso la forcella posteriore inferiore.

   - Non dovrete avvertire alcun gioco dei cuscinetti.
   - Non devono sentirsi cigolii o scricchiolii.
3. Controllate che la catena non sia danneggiata. La catena non deve presentare in alcun punto danni causati, ad esempio, da piastre ricurve, perni da ribadire che fuoriescono ecc. oppure maglie della catena fisse, bloccate.
4. Da fermi, ruotate la pedivella di destra in direzione opposta rispetto a quella di avanzamento e osservate l'andamento della catena sulle rotelline del cambio. La catena deve scorrere in modo fluido sulle rotelline e non deve «saltare». (Questo controllo non riguarda le ruote con freni a contropedale).

7.10 Controllare i fanali

⚠ **ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti**
In condizioni di oscurità e/o di scarsa visibilità, il mancato funzionamento del fanale anteriore e della luce posteriore possono dare origine a situazioni pericolose. Potreste non vedere gli ostacoli, oppure non essere visti da altri utenti della strada.

- **In tali condizioni di visibilità, utilizzate la vostra bicicletta solo con le luci accese e correttamente funzionanti.**

1. Accendete le luci. Consultate il manuale utente del vostro impianto di illuminazione oppure chiedete al rivenditore di fiducia.

2. Se avete luci azionate a dinamo, sollevate la ruota anteriore.
3. Con la mano fate girare veloce la ruota anteriore.

   - Il fanale anteriore e la luce posteriore dovranno accendersi.
   - Se la vostra bicicletta è dotata di un sistema di illuminazione con funzione di luce di posizione, il fanale e la luce posteriore devono accendersi anche quando la ruota smette di girare.

4. Se invece avete luci aggiunte alimentate a batteria o tramite accumulatore, oppure sulle biciclette da corsa, dopo l'accensione controllate che siano funzionanti.

7.11 Controllare il portapacchi

⚠ ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti
Componenti allentati o staccati del portapacchi possono incastrarsi nei gruppi ruota, causandone il blocco e dando origine a gravi cadute.
Utilizzate la bicicletta solo dopo che il portapacchi è stato fissato in un'officina specializzata.

1. Scuotete con forza il portapacchi trasversalmente rispetto alla direzione di marcia.
   - I fissaggi del portapacchi non devono staccarsi o risultare allentati.
   - Il portapacchi o parti di esso non devono entrare in contatto con gli pneumatici.

7.12 Controllare i parafanghi (paraspruzzi)

⚠ ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti
Componenti allentati o staccati del paraspruzzi possono ferirvi, bloccare i gruppi ruota e provocare gravi cadute.

1. Eseguite un controllo visivo dei parafanghi. Il paraspruzzi e le aste di fissaggio non devono essere piegati o danneggiati.
2. Da fermi, muovete la ruota anteriore con forza agendo sul manubrio.
3. Piegate la bicicletta alcune volte di traverso rispetto alla direzione di avanzamento.
   - Nessuna parte dei parafanghi o dei relativi elementi di fissaggio dovrà staccarsi.
   - Nessuna parte dei paraspruzzi dovrà entrare in contatto con i gruppi ruota.

7.13 Controllare il cavalletto

⚠ ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti
Guidare con il cavalletto laterale abbassato può provocare gravi cadute. Lo stesso vale se il cavalletto si apre da solo durante la marcia.

Un cavalletto laterale piegato, troppo corto o troppo lungo non può garantire stabilità alla vostra bicicletta. Quest'ultima potrebbe ribaltarsi, ferendo voi o altre persone e danneggiando altri oggetti nelle vicinanze, come ad esempio altre biciclette, automobili, ecc..

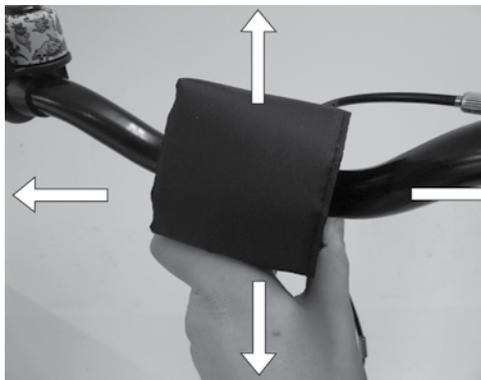
- **Ricordatevi di sollevare sempre il cavalletto prima di partire.**
- **Fate riparare o sostituire in un'officina specializzata un cavalletto eventualmente piegato o difettoso.**
- **Per i cavalletti laterali a lunghezza regolabile: fate regolare la giusta lunghezza in un'officina specializzata se la vostra bicicletta non risulta stabile.**

1. Eseguite un controllo visivo del cavalletto e dei relativi raccordi a vite.
   - Tutte le viti devono essere ben salde.
   - Il cavalletto non deve essere piegato.
2. Prima di partire, sollevate sempre il cavalletto. Il cavalletto non dovrà abbassarsi da solo.
3. Toccate leggermente il braccio del cavalletto agendo verso il basso. Il braccio del cavalletto non deve abbassarsi.
4. Per i cavalletti a lunghezza regolabile: facendo forza con le mani, controllate che tutte le parti siano ben salde. Non dovreste riuscire a muovere nulla.

7.14 Controllare le parti specifiche delle biciclette per bambini

Nei seguenti modelli sono montate protezioni sul manubrio, l'attacco manubrio e la forcella posteriore inferiore:

- POWERKID 12"
- POWERKID 16"

1. Controllate la presenza di tali protezioni.
2. Controllate che queste protezioni siano saldamente in posizione e possano essere spostate o rimosse solo esercitando una forza significativa con le mani.

Sui seguenti modelli possono essere montate le rotelle:

- POWERKID 12"
- POWERKID 16"

1. Controllate il relativo fissaggio.
2. Esercitando una forza moderata con le mani, cercate di spostare le rotelle. Non dovreste riuscire a spostarle.

7.15 Altre verifiche da effettuare

1. Eseguite un controllo visivo generale della vostra bicicletta. Non devono esserci spigoli vivi o parti acuminate sporgenti.

8. Regolare e manovrare la bicicletta

⚠ **ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti**
I lavori non eseguiti a regola d'arte sulla bicicletta possono comprometterne la sicurezza e dare origine a situazioni di guida pericolose, cadute e incidenti.

- **Eseguite solo le operazioni di regolazione descritte.**
- **Eseguite queste regolazioni solo se disponete degli attrezzi richiesti e della necessaria attitudine al lavoro manuale.**
- **Non dovrete eseguire altre regolazioni per nessun motivo.**

NOTA BENE:
Nei capitoli seguenti sono descritte le regolazioni da effettuare sulle dotazioni di serie di tutte le biciclette GHOST. Alcuni capitoli valgono solo per le biciclette che possiedono le corrispondenti dotazioni. Per conoscerle potete consultare il Capitolo 4, Struttura e funzione. In caso di dubbio rivolgetevi al vostro rivenditore di fiducia. Sarà lieto di consigliarvi.

8.1 Regolare l'altezza della sella

⚠ **ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti**
Per i bambini, in particolare se non sanno ancora andare bene in bicicletta, una sella troppo alta può dare origine a situazioni di guida pericolose, cadute, incidenti e danni a cose.

- **Regolate l'altezza della sella in modo tale che, una volta seduto, il bambino tocchi terra con i piedi.**

NOTA BENE:
L'uso del morsetto reggisella è descritto nei capitoli 8.6.3, Aprire e chiudere l'asse a sgancio rapido di bloccaggio del tubo reggisella, e 8.6.5, Aprire e chiudere il bloccaggio viti-dadi dei tubi reggisella.

1. Allentate il bloccaggio del tubo reggisella.
2. Portate la sella con il tubo reggisella nella posizione desiderata.
3. Bloccate nuovamente il tubo reggisella.

8.2 Regolare la forcella ammortizzata

8.2.1 Forcelle con ammortizzatore pneumatico

8.2.1.1 Regolare la pressione

NOTA BENE:
La vostra forcella è munita di un ammortizzatore pneumatico. Agendo sulla pressione potete regolare il comportamento dell'ammortizzatore. Per la regolazione vi occorre un'apposita pompetta per forcelle ammortizzate. L'uso di altre pompe può causare danni alla forcella ammortizzata.

- Potete acquistare una pompa adatta presso il vostro rivenditore. Se non possedete una pompa di questo tipo, chiedete al vostro rivenditore di regolare l'ammortizzazione.

1. La pressione corretta per il vostro peso totale è stampata sulla forcella oppure può essere consultata nel manuale utente accluso; in alternativa, rivolgetevi al vostro rivenditore di fiducia.

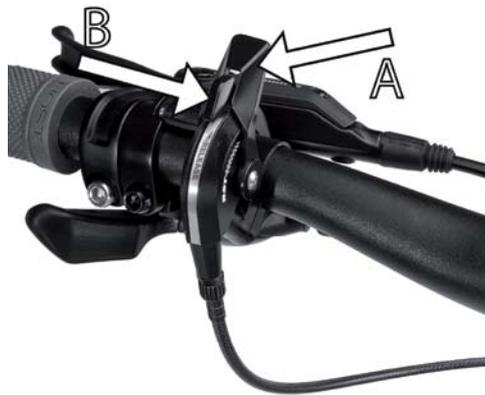
2. Avvitate la testa della pompa per forcelle ammortizzate all'attacco presente sulla forcella. Posizione dell'attacco: vedere il manuale utente del produttore della forcella ammortizzata.
3. Pompate fino al raggiungimento della pressione prescritta.
4. Svitate la testa della pompa.

   NOTA BENE:
   Svitate rapidamente la testa della pompa per minimizzare la fuoriuscita d'aria (udibile sotto forma di sibilo).

8.2.1.2 Smontare e rimontare l'ammortizzatore

NOTA BENE:
Varie biciclette dispongono della possibilità di bloccare quasi completamente il movimento elastico della forcella mediante una leva posta sul manubrio. In questo caso, la forcella presenta solo un'escursione elastica trascurabile.

⚠ **ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti**
Ad alta velocità, soprattutto nelle discese su terreni non asfaltati, le condizioni di guida con ammortizzatore disattivato sono pessime. La ruota anteriore può perdere il contatto con la carreggiata.
Disattivate il blocco prima delle corse in velocità e delle discese.

1. Per disattivare l'ammortizzatore: spingete la leva A fino a che non scatta in posizione.
2. Per attivare l'ammortizzatore: spingete la leva B fino a che la leva A non ritorna nella posizione iniziale.

NOTA BENE:
A seconda del produttore della forcella, l'uso della leva per la disattivazione dell'ammortizzatore può differire dalla precedente descrizione.

Se la vostra forcella dispone di un'altra leva sul manubrio o di una leva direttamente sulla forcella per il blocco dell'ammortizzazione, vi invitiamo a consultare il manuale utente accluso per conoscerne le modalità di utilizzo, oppure a consultare il vostro rivenditore. sarà lieto di consigliarvi.

8.2.2 Forcelle senza ammortizzatore pneumatico

1. Per l'uso della vostra forcella vi invitiamo a consultare il manuale utente accluso. In caso di dubbio rivolgetevi al vostro rivenditore di fiducia. Sarà lieto di consigliarvi.

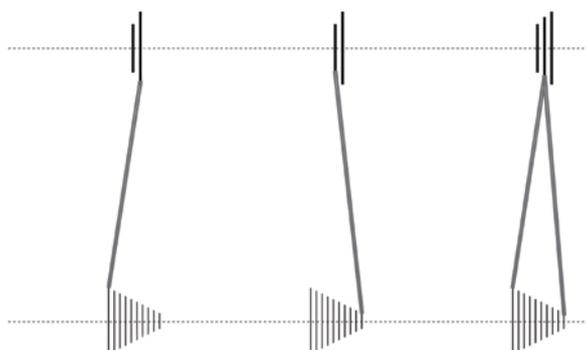
8.3 Regolare il molleggio della ruota posteriore

1. Per l'uso del vostro ammortizzatore posteriore vi invitiamo a consultare il manuale utente accluso. In caso di dubbio rivolgetevi al vostro rivenditore di fiducia. Sarà lieto di consigliarvi.
2. Regolate l'ammortizzatore in modo che con il carico del peso del ciclista la bicicletta sia ugualmente abbassata sulla ruota anteriore e posteriore.

8.4 Azionare il cambio

8.4.1 Cambio a catena

NOTA BENE:
Se si utilizza la bicicletta con posizioni sfavorevoli della catena, le conseguenze sono una maggiore usura e una maggiore rumorosità.

- Evitate le posizioni della catena illustrate nella figura seguente.

Combinazioni da evitare:

- corona più grande + tre rocchetti più grandi
- corona media + rocchetto più grande
- corona media + rocchetto più piccolo
- corona più piccola + tre rocchetti più piccoli

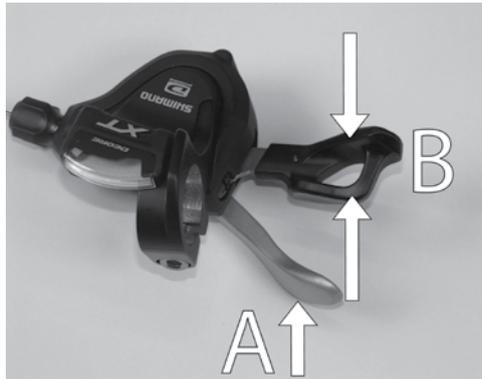
NOTA BENE:
Un errato azionamento della leva del cambio può danneggiare i componenti della trasmissione.

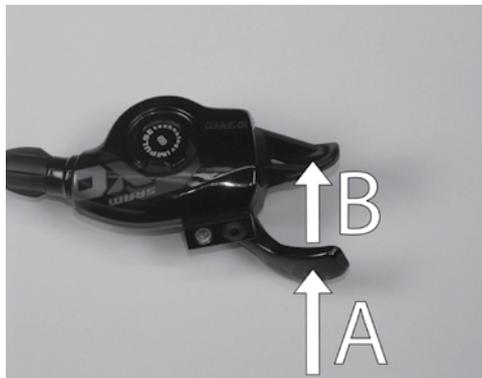
- *Non azionate mai contemporaneamente le due leve o le due manopole del cambio!*
- *Non azionate il cambio mentre state pedalando con forza. Durante la procedura di cambio dovete ridurre la forza della pedalata.*

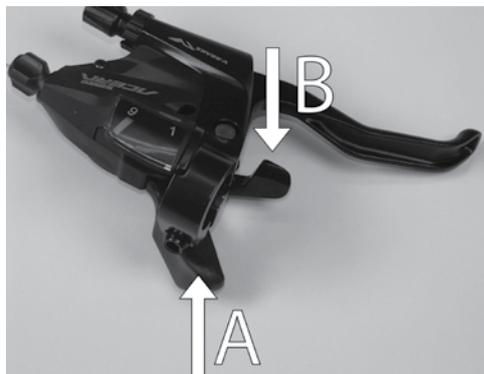
8.4.1.1 Per passare alla corona/al rocchetto più grande

Il cambio della vostra ruota è indicato nella tabella del *Capitolo 4.4.3, Dispositivi di cambio.*

8.4.1.1.1 Leva cambio Shimano per MTB

1. Pedalate nella direzione di avanzamento.
2. Spingete la leva cambio A sulla prima posizione fino a percepire un netto «clic» e quindi rilasciatela.
3. Per saltare più rapporti continuate a spingere la leva. Il numero di «clic» corrisponde al numero di rapporti cambiati.

8.4.1.1.2 Leva cambio Sram per MTB

1. Pedalate nella direzione di avanzamento.
2. Spingete la leva cambio A sulla prima posizione fino a percepire un netto «clic» e quindi rilasciatela.
3. Per saltare più rapporti continuate a spingere la leva. Il numero di «clic» corrisponde al numero di rapporti cambiati.

8.4.1.1.3 Combinazione leva freno/cambio Shimano per MTB

1. Pedalate nella direzione di avanzamento.
2. Spingete la leva cambio A sulla prima posizione fino a percepire un netto «clic» e quindi rilasciatela.
3. Per saltare più rapporti continuate a spingere la leva. Il numero di «clic» corrisponde al numero di rapporti cambiati.

8.4.1.1.4 Combinazione leva freno/cambio Shimano per bici da corsa

1. Pedalate nella direzione di avanzamento.
2. Spingete la leva cambio A sulla prima posizione fino a percepire un netto «clic» e quindi rilasciatela.
3. Per saltare più rapporti continuate a spingere la leva. Il numero di «clic» corrisponde al numero di rapporti cambiati.

8.4.1.1.5 Combinazione leva freno/cambio Shimano per cambio elettrico Di2 per bici da corsa

1. Pedalate nella direzione di avanzamento.
2. Premete una volta il tasto A. Si innesta il rapporto successivo.
3. Per saltare più rapporti premete il tasto A per il numero di volte necessario.

8.4.1.1.6 Combinazione leva freno/cambio Sram per bici da corsa

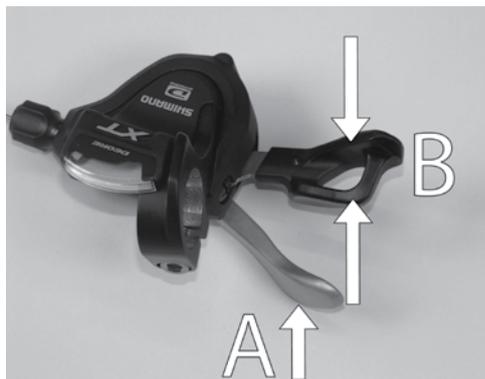
1. Pedalate nella direzione di avanzamento.
2. Spingete bene la leva cambio A sulla prima posizione fino a percepire un netto «clic» e quindi rilasciatela.
3. Per saltare più rapporti continuate a spingere la leva. Il numero di «clic» corrisponde al numero di rapporti cambiati.

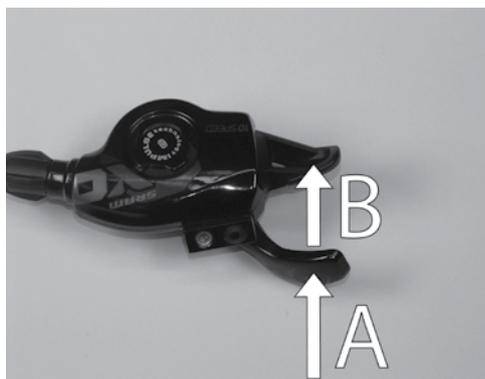
8.4.1.1.7 Manopola cambio Shimano per MTB

1. Pedalate nella direzione di avanzamento.
2. Ruotate la manopola in senso antiorario (visto dal lato destro) fino a percepire un netto «clic».
3. Per saltare più rapporti continuate a ruotare la manopola per il numero di volte necessario.

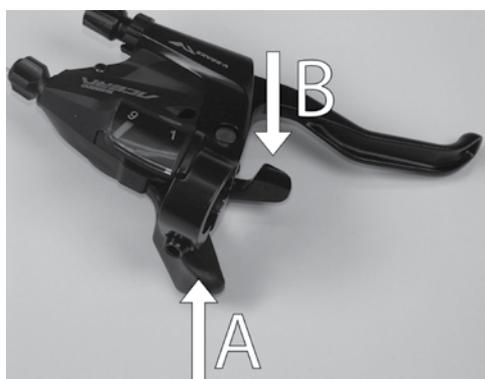
8.4.1.2 Per passare alla corona/al rocchetto più piccoli

8.4.1.2.1 Leva cambio Shimano per MTB

1. Pedalate nella direzione di avanzamento.
2. Spingete la leva B fino a udire uno scatto e quindi rilasciatela subito.

8.4.1.2.2 Leva cambio Sram per MTB

- Pedalate nella direzione di avanzamento.
- Spingete la leva B fino a udire uno scatto e quindi rilasciatela subito.

8.4.1.2.3 Combinazione leva freno/cambio Shimano per MTB

1.Pedalate nella direzione di avanzamento.

2.Spingete la leva B fino a udire uno scatto e quindi rilasciatela subito.

8.4.1.2.4 Combinazione leva freno/cambio Shimano per bici da corsa

1. Pedalate nella direzione di avanzamento.
2. Spingete la leva B fino a udire uno scatto e quindi rilasciatela subito.

8.4.1.2.5 Combinazione leva freno/cambio Shimano per cambio elettrico Di2 per bici da corsa

1. Pedalate nella direzione di avanzamento.
2. Premete il tasto B e quindi rilasciatelo subito.

8.4.1.2.6 Combinazione leva freno/cambio Sram per bici da corsa

1. Pedalate nella direzione di avanzamento.
2. Spingete leggermente la leva A fino a udire uno scatto e quindi rilasciatela subito.

8.4.1.2.7 Manopola cambio Shimano per MTB

1. Pedalate nella direzione di avanzamento.
2. Ruotate la manopola in senso orario (visto dal lato destro) fino a percepire un netto «clic».

3. Per saltare più rapporti continuate a ruotare la manopola per il numero di volte necessario.

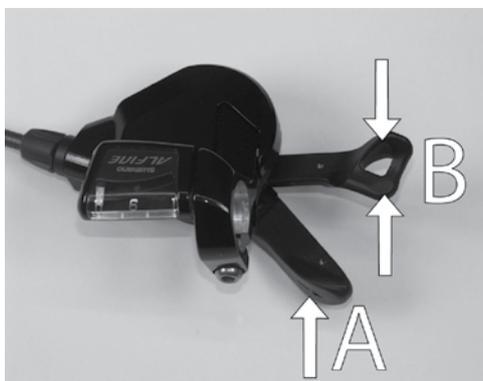
8.4.2 Cambio nel mozzo

Le nostre ruote con cambio nel mozzo sono disponibili con 8 e 11 rapporti. L'azionamento è uguale in entrambe le versioni.

8.4.2.1 Passare a un rapporto inferiore

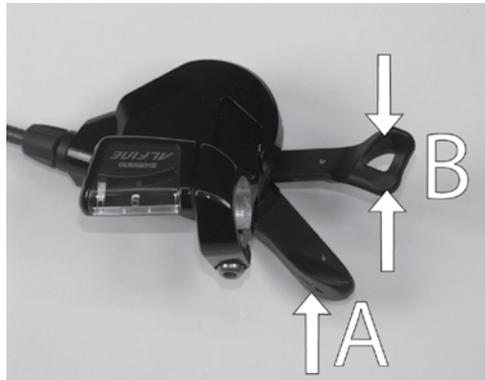
NOTA BENE:
In questo caso, un rapporto più basso significa un rapporto di moltiplicazione inferiore. Questo vi permetterà di affrontare più facilmente le pendenze.

8.4.2.1.1 Shimano Alfine

1. Durante la marcia: riducete la forza della pedalata.
2. Spingete la leva cambio A sulla prima posizione fino a percepire un netto «clic» e quindi rilasciatela.
3. Per saltare più rapporti continuate a spingere la leva. Il numero di «clic» corrisponde al numero di rapporti cambiati.
4. Potete azionare il cambio anche da fermi.

8.4.2.2 Passare a un rapporto superiore

NOTA BENE:
In questo caso, un rapporto più alto significa un rapporto di moltiplicazione superiore. Questo vi permetterà di avanzare più rapidamente, ma richiederà una maggiore forza nella pedalata.

8.4.2.2.1 Shimano Alfine

1. Durante la marcia: riducete la forza della pedalata.
2. Spingere la leva B fino a udire uno scatto e quindi rilasciatela subito.
3. Potete azionare il cambio anche da fermi.

8.5 Azionare i freni

⚠ ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti
Un azionamento troppo energico del freno può causare il blocco delle ruote e dare origine a slittamenti o ribaltamenti.

- È necessario acquisire familiarità con l'azionamento dei freni. Iniziate pedalando lentamente e azionando le leve dei freni con moderazione.
- Eseguite questi esercizi di frenata su tratti in piano non trafficati.
- Dosate i freni e azionate contemporaneamente le due leve.
- I freni della vostra bicicletta sono molto efficaci. Un azionamento troppo energico delle leve del freno può causare il blocco delle ruote.
- In conseguenza del blocco della ruota anteriore, la bicicletta potrebbe ribaltarsi.
- In caso di blocco della ruota posteriore, invece, potreste perdere il controllo della bicicletta.
- I freni a disco raggiungono la massima efficacia dopo una fase di rodaggio.
- Guidate con molta prudenza finché l'impianto frenante non è rodato.
- Sottoponete i vostri freni a un rodaggio; la regola generale è la seguente: circa 30 frenate brevi fino all'arresto partendo da una velocità media (circa 25 km/h). Il rodaggio si conclude non appena l'efficacia dei freni smette di aumentare a parità di forza di azionamento.
- Evitate le lunghe uscite finché l'impianto frenante non è rodato.

NOTA BENE:
Seguite i suddetti punti per il rodaggio dei freni a disco anche dopo la sostituzione dei dischi e/o delle pastiglie ad opera del vostro rivenditore.

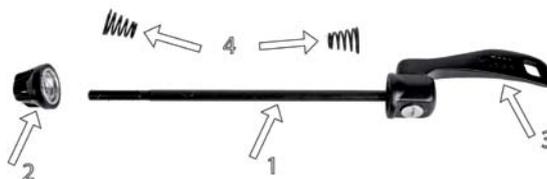
NOTA BENE:
Circa il 65% della forza frenante totale si ottiene dal freno anteriore.
La massima performance frenante si ottiene azionando contemporaneamente le due leve.

1.Per azionare i freni tirare la leva in direzione del manubrio.

8.6 Utilizzare i sistemi di bloccaggio per gruppi ruota e tubi reggisella

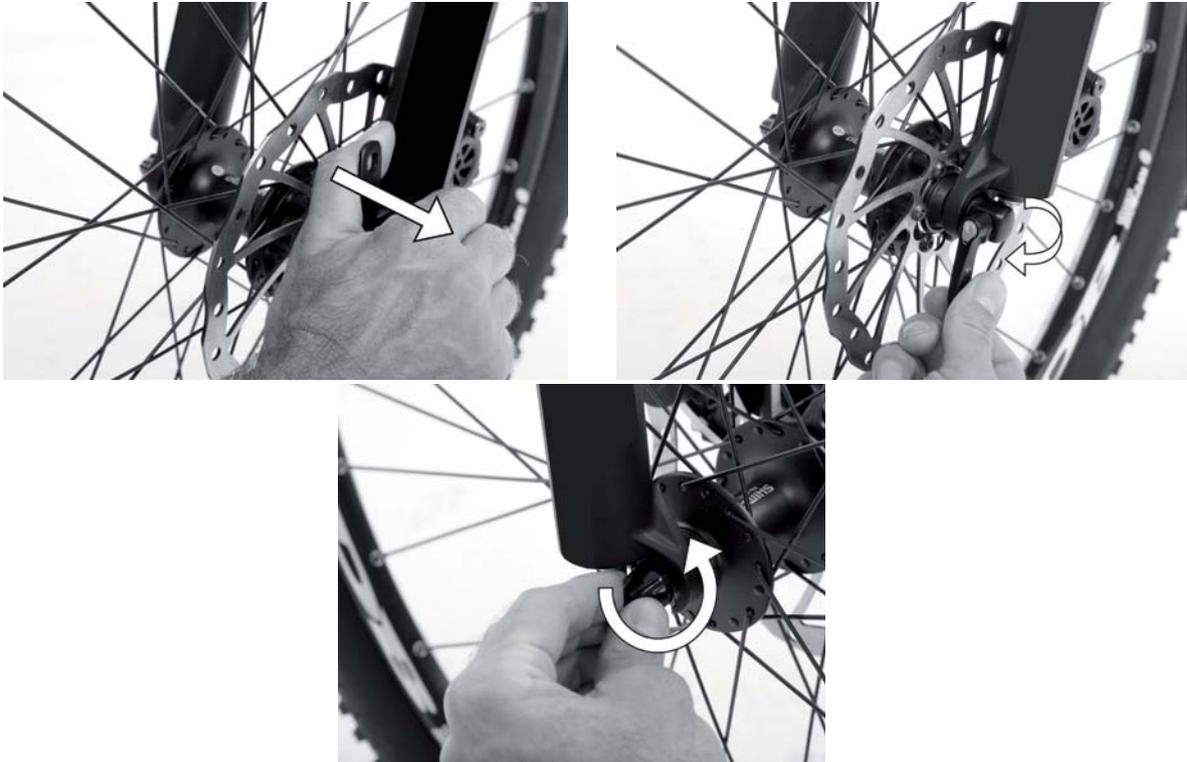
⚠ ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti
Un errato montaggio dei gruppi ruota e del tubo reggisella può comportare un allentamento di questi componenti, con la conseguenza di situazioni di guida pericolose, cadute e incidenti.

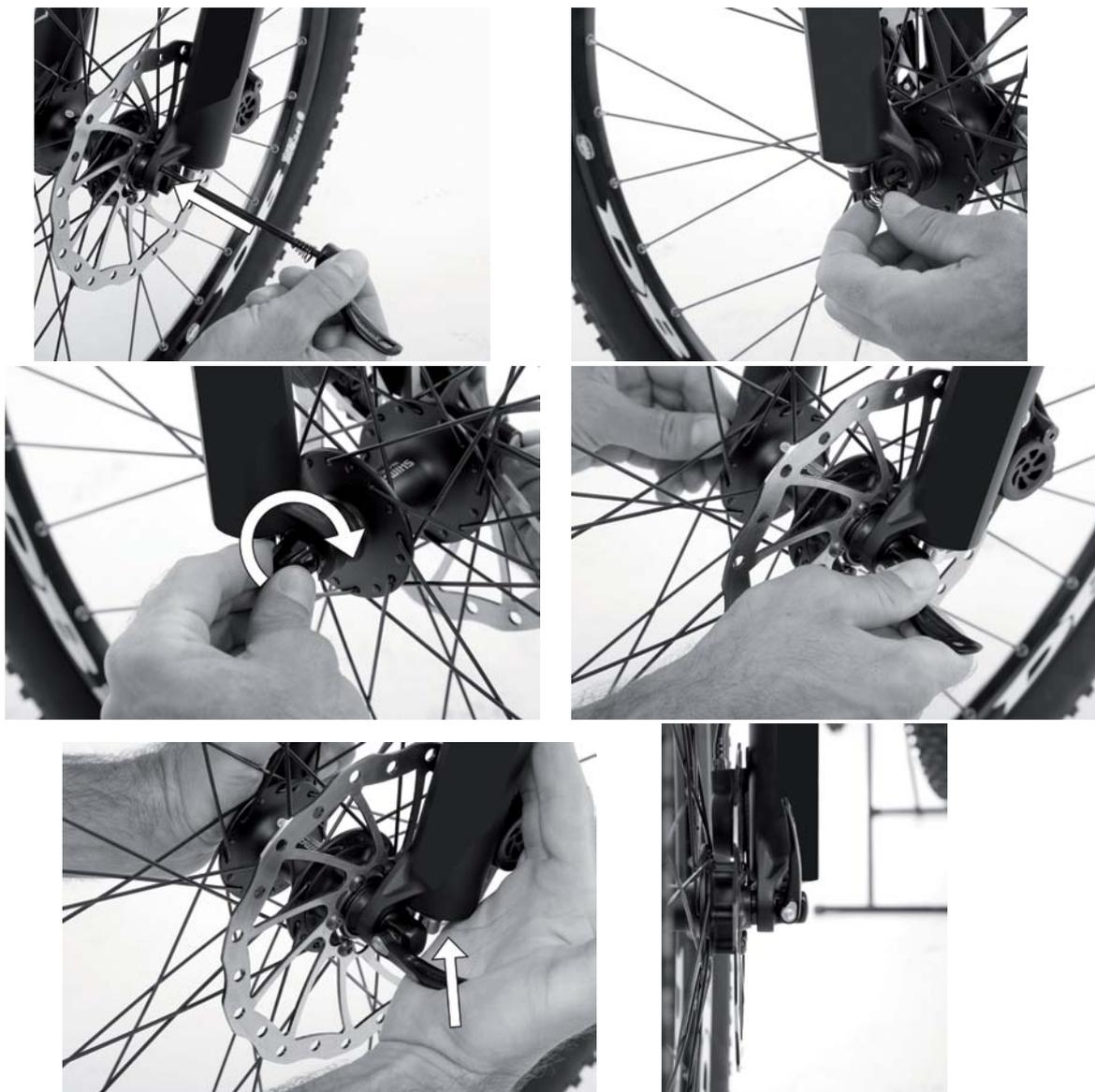
- **Seguite la descrizione sottoindicata.**
- **Esercitatevi più volte e regolarmente a usare l'asse a sgancio rapido e/o l'asse flottante.**
- **L'apertura e chiusura dei sistemi di bloccaggio a vite-dado dei gruppi ruota può essere eseguita solo da un'officina specializzata.**
- **Se non siete certi di aver montato correttamente la ruota anteriore e/o il tubo reggisella, non utilizzate la bicicletta e consultate il vostro rivenditore di fiducia.**

8.6.1 Aprire e chiudere l'asse a sgancio rapido del gruppo ruota

1	Asse
2	Dado
3	Leva
4	Molla

8.6.1.1 Aprire l'asse a sgancio rapido

1. Spingete leva allontanandola dal mozzo.
2. Girate il dado in senso antiorario fino a che non vi è possibile estrarre il gruppo ruota dal telaio/dalla forcella anteriore senza troppo sforzo.

NOTA BENE:
Fate attenzione a non perdere le molle.

8.6.1.2 Chiudere l'asse a sgancio rapido

1. Se l'asse a sgancio rapido è stato tolto completamente dal mozzo, spingete attraverso il mozzo l'asse a sgancio rapido, con la molla inserita, dal lato sinistro (in direzione di marcia).
2. Posizionate la seconda molla e il dado sull'asse.
3. Girate in senso orario il dado sull'estremità destra dell'asse a sgancio rapido, che ora fuoriesce dal mozzo.
4. Inclinate la leva eccentrica in modo che costituisca all'incirca l'estensione dell'asse del mozzo. Tenere ferma la leva in questa posizione.
5. Girate il dado fino a quando la leva eccentrica, con una rotazione di 90° intorno al proprio supporto, si muove contro una resistenza (formando così approssimativamente l'estensione lineare dell'asse del mozzo).
6. Ora spingere la leva di altri 90° fino a fine corsa.

7. Controllate la regolazione della leva a sgancio rapido:

- Se la leva a sgancio rapido non si chiude abbastanza saldamente:

  ⚠ **ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti**
  Se la leva, per effetto di un serraggio eccessivo, non può muoversi nella sua posizione finale (90° rispetto all'asse del mozzo), durante la marcia potrebbe allentarsi da sola e, di conseguenza, potrebbe allentarsi anche la ruota anteriore. Questo può dare origine a situazioni di guida pericolose, cadute e incidenti.

  – Aprite la leva a sgancio rapido.

  – Stringete un po' il dado in senso orario.

  – Chiudete la leva a sgancio rapido.

- Se la leva a sgancio rapido si chiude eccessivamente:

  ⚠ **ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti**
  Se la leva, per effetto di un serraggio eccessivo, non può muoversi nella sua posizione finale (90° rispetto all'asse del mozzo), durante la marcia potrebbe allentarsi da sola e, di conseguenza, potrebbe allentarsi anche la ruota anteriore. Questo può dare origine a situazioni di guida pericolose, cadute e incidenti.

– Aprite la leva a sgancio rapido.
– Allentate un po' il dado in senso antiorario.
– Chiudete la leva a sgancio rapido.

8. Controllate che i gruppi ruota siano perfettamente in sede come descritto nel *Cap. 7.1.1, Controllare il corretto fissaggio e posizionamento*.

8.6.2 Aprire e chiudere l'asse flottante del gruppo ruota

1. Asse
2. Filettatura
3. Leva

8.6.2.1 Aprire l'asse flottante

1. Spingete leva allontanandola dal mozzo. Ora è possibile ruotare la leva con l'asse.
2. Ruotate la leva con l'asse in senso antiorario fino a che l'asse non si stacca completamente dalla filettatura che si trova sul lato opposto nel portamozzo.
3. Staccate l'asse dal mozzo. Ora il gruppo ruota è libero.

8.6.2.2 Chiudere l'asse flottante

1. Dal lato sinistro, spingete l'asse flottante attraverso il portamozzo e il mozzo.
2. Ruotate in senso orario l'asse con la leva aperta, inserendolo nella filettatura opposta del portamozzo.
3. Quando l'asse non può più essere ulteriormente ruotato, fategli compiere circa un giro all'indietro e chiudete la leva fino alla sua posizione finale.
4. Controllate la regolazione della leva:

- Se la leva non si chiude abbastanza saldamente:

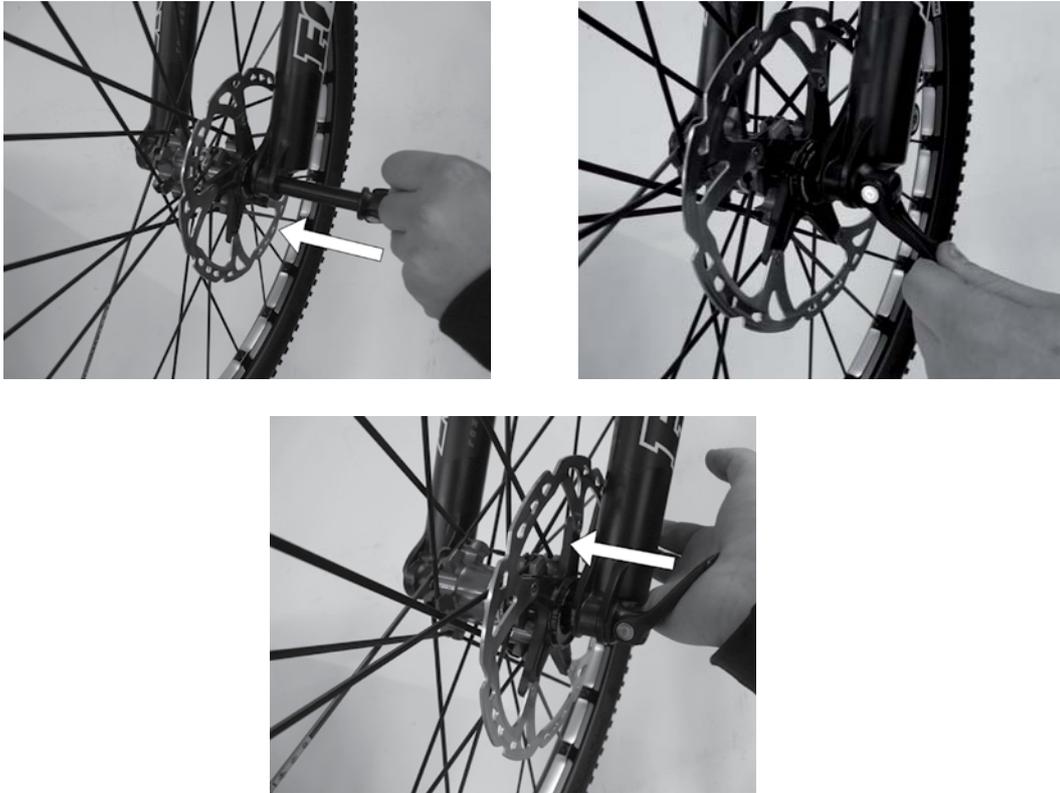
  ⚠ **ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti**
  Se la leva non è chiusa saldamente, la ruota anteriore potrebbe allentarsi e spostarsi. Questo può dare origine a situazioni di guida pericolose, cadute e incidenti.

  – Aprite la leva.
  – Ruotate ancora un po' in senso orario l'intero asse completo di leva.
  – Richiudete la leva.

- Se la leva si chiude eccessivamente:

  ⚠ **ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti**
  Se la leva, per effetto di un serraggio eccessivo, non può muoversi nella sua posizione finale (90° rispetto all'asse del mozzo), durante la marcia potrebbe allentarsi da sola e, di conseguenza, potrebbe allentarsi anche la ruota anteriore. Questo può dare origine a situazioni di guida pericolose, cadute e incidenti.

  – Aprite la leva.
  – Ruotate ancora un po' in senso antiorario l'intero asse completo di leva.
  – Richiudete la leva a sgancio rapido.

5. Controllate che i gruppi ruota siano perfettamente in sede come descritto nel *Cap. 7.1.1, Controllare il corretto fissaggio e posizionamento*.

8.6.3 Aprire e chiudere l'asse a sgancio rapido di bloccaggio del tubo reggisella

1. Asse
2. Dado zigrinato
3. Leva

8.6.3.1 Aprire l'asse a sgancio rapido del bloccaggio del tubo reggisella

1. Aprite la leva.

2. Se il tubo reggisella in questa posizione non può spostarsi, girate un po' il dado zigrinato in senso antiorario (visto dal lato sinistro).

8.6.3.2 Chiudere l'asse a sgancio rapido del bloccaggio del tubo reggisella

NOTA BENE:

Chiudete il morsetto del tubo reggisella solo quando quest'ultimo si trova nel piantone sella. La chiusura senza tubo reggisella montato può causare danni irreparabili al telaio.

1. Controllate la posizione del morsetto. Quest'ultimo deve essere a filo del piantone sella.

2. Chiudete la leva a sgancio rapido.

3. Eseguite una verifica del morsetto reggisella come descritto nel capitolo 7.2, Controllare la sella e il tubo reggisella.

Se la leva non si chiude abbastanza saldamente:

⚠ **ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti**
Se la leva non è chiusa saldamente, durante la marcia il tubo reggisella potrebbe improvvisamente scivolare verso il basso. Questo può dare origine a situazioni di guida pericolose, cadute e incidenti.

– Aprite la leva.

– Girate un altro po' il dado zigrinato in senso orario (visto dal lato sinistro).

– Richiudete la leva.

Se la leva si chiude eccessivamente:

⚠ **ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti**
Se la leva, per effetto di un serraggio eccessivo, non può muoversi nella sua posizione finale (vedi figura), durante la marcia potrebbe allentarsi da sola e il tubo reggisella potrebbe improvvisamente scivolare verso il basso. Questo può dare origine a situazioni di guida pericolose, cadute e incidenti.

– Aprite la leva.

– Girate un altro po' il dado zigrinato in senso antiorario (visto dal lato sinistro).

– Richiudete la leva a sgancio rapido.

8.6.4 Bloccaggio viti-dadi dei gruppi ruota

⚠ **ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti**
Un errato montaggio dei gruppi ruota mediante l'asse a sgancio rapido può dare origine a situazioni di guida pericolose, cadute, incidenti e danni a cose.

- **I gruppi ruota con bloccaggio a viti-dadi deve essere aperto e chiuso esclusivamente in un'officina specializzata.**

8.6.5 Aprire e chiudere il bloccaggio viti-dadi dei gruppi ruota

Vi occorrono una chiave a brugola e una chiave torsiometrica con un inserto a brugola da 4 o da 5 mm.

8.6.5.1 Aprire il bloccaggio viti-dadi del tubo reggisella

1. Allentate di alcuni giri la vite (le viti) di arresto fino a quando riuscirete a spostare facilmente il tubo reggisella.

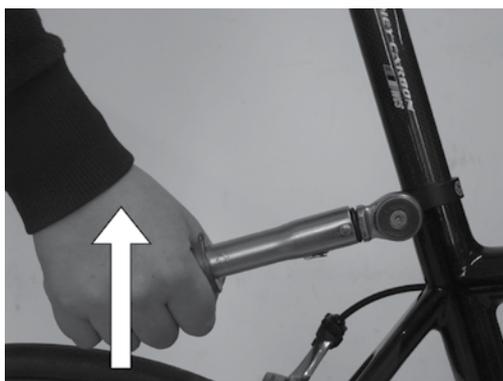
8.6.5.2 Chiudere il bloccaggio viti-dadi del tubo reggisella

NOTA BENE:
Chiudete il morsetto del tubo reggisella solo quando quest'ultimo si trova nel piantone sella. La chiusura senza tubo reggisella montato può causare danni irreparabili al telaio.

1. Controllate la posizione del morsetto. Quest'ultimo deve essere a filo del piantone sella.

2. Stringete nuovamente la vite (le viti) di arresto con la chiave torsiometrica. Coppia di serraggio prescritta. 5-8 Nm per telai in alluminio e 5-6 Nm per telai in carbonio.

⚠ ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti
Applicando una coppia di serraggio eccessiva potreste danneggiare il tubo reggisella. Quest'ultimo potrebbe rompersi durante l'uso e provocare gravi incidenti.

- **Per stringere la vite (le viti) di arresto, è indispensabile utilizzare una chiave torsiometrica e rispettare la coppia di serraggio prescritta.**
- **Per i morsetti reggisella con dado zigrinato e leva a sgancio rapido, fatevi mostrare dal vostro rivenditore di fiducia la corretta entità del serraggio.**

9. Caricare la bicicletta

⚠ ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti
Il carico peggiora il comportamento di marcia della bicicletta ed aumenta la distanza di frenata. Se sovraccaricate la bicicletta, alcune delle sue parti potrebbero addirittura rompersi o guastarsi. Questo può dare origine a situazioni di guida pericolose, cadute e incidenti.

- **Caricate la bicicletta in modo tale da assicurarvi sempre una sufficiente libertà di movimento e fate in modo di poter controllare in modo sicuro la bicicletta anche quando è carica.**
- **Adeguate il vostro stile di guida alle condizioni di marcia, che con il carico risultano peggiori.**
- **Non utilizzate la vostra bicicletta come un mezzo di trasporto, ma solo come un'attrezzatura sportiva e un mezzo di locomozione.**
- **Non utilizzate mai la bicicletta con un rimorchio per bici.**
- **Sul portapacchi (opzionale) evitate di trasportare bagagli ingombranti e persone adulte.**
- **Trasportate i bambini esclusivamente negli appositi seggiolini. I seggiolini per bambini vanno montati solo su appositi portapacchi idonei.**
- **Per la scelta e il montaggio del seggiolino per bambini vi invitiamo a rivolgervi al vostro rivenditore di fiducia. Sarà lieto di consigliarvi. A tale proposito, seguite le avvertenze sottoindicate.**
- **I bagagli devono essere trasportati esclusivamente con sistemi di trasporto idonei.**
- **Utilizzate esclusivamente sistemi di trasporto omologati per la vostra bicicletta,** ***vedi Cap. 2.3.2., Quali sono gli accorgimenti da ricordare in caso di aggiunta di accessori e installazione di componenti per modifiche?***

Per l'aggiunta di un sistema di trasporto vi invitiamo a rivolgervi al rivenditore di fiducia. Sarà lieto di consigliarvi.

- **Non superate il carico massimo consentito per il sistema di carico. Il carico massimo consentito per il sistema di carico è indicato nella relativa documentazione.**
- **Il carico massimo consentito per i portapacchi montati di serie sulle biciclette GHOST è indicato sullo stesso portapacchi.**
- **Non superate il carico massimo consentito per la vostra bicicletta (bicicletta e conducente, inclusi bambini e bagagli).**
- **Caricate la vostra bicicletta in modo tale che i bagagli e il sistema di trasporto non entrino mai in contatto con i gruppi ruota, la trasmissione, la catena o i freni.**
- **Caricate la vostra bicicletta in modo tale che i bagagli e il sistema di trasporto non coprano mai i fanali e i riflettori della bicicletta.**

NOTA BENE:
Sui seguenti modelli non può essere montato un portapacchi:

- SONA, KATO, TACANA (no FS, no PRO)
- LAWU LANAO, LANAO PRO (no FS)
- KATO EBS
- POWERKID 24”
- PANAMAO X, C
- PANAMAO
- SPEEDLINE

Il portapacchi può essere montato solo negli appositi elementi di fissaggio sul telaio.

Il peso totale consentito si calcola così:

1. Se desiderate trasportare un bambino sulla vostra bicicletta: pesate il bambino su una bilancia pesapersone opportunamente tarata.
2. Pesate voi stessi e la bicicletta su una bilancia pesapersone opportunamente tarata, completamente vestiti da bicicletta e con indosso il casco. Se durante l'uscita volete utlizzare uno zaino per bicicletta, salite sulla bilancia con lo zaino carico.
3. Pesate su una bilancia tarata il bagaglio che desiderate trasportare sul portapacchi.
4. Sommate tutti i pesi ottenuti. La somma non può essere superiore al peso massimo totale consentito indicato nella tabella del *Capitolo 3.1, Temperature consentite e peso complessivo ammissibile.*
5. Riducete adeguatamente il vostro bagaglio se la somma calcolata è superiore al peso massimo totale consentito indicato nella tabella del *Capitolo 3.1, Temperature consentite e peso complessivo ammissibile.*
6. Fissaggio del bambino: fissate il bambino come indicato nella documentazione del vostro seggiolino. In caso di dubbio vi invitiamo a rivolgervi al rivenditore. Sarà lieto di consigliarvi.

Caricamento del portapacchi (opzionale):

7. Posizionate i bagagli al centro del portapacchi.
8. Se utilizzate le borse portapacchi, dovete montarle e caricarle come indicato nella relativa documentazione. In caso di dubbio vi invitiamo a rivolgervi al vostro rivenditore di fiducia. Sarà lieto di consigliarvi.
9. Fissate il bagaglio con sistemi di ritenuta stabili e idonei (aletta, sistema a clic, cinghie, nastri elastici o simili).
10. Scuotere energicamente la bicicletta dopo le operazioni di carico. Il bagaglio e il sistema di trasporto devono essere saldamente bloccati e non devono staccarsi.Se il bagaglio o il sistema di trasporto non sono bloccati saldamente o si staccano: fissate il bagaglio o il sistema di trasporto fino a che non risulta perfettamente bloccato.

10. Guidare la bicicletta

⚠ ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti
La vostra sicurezza dipende dalla velocità. Maggiore è la velocità, maggiore diventa il rischio!

- **Utilizzate questa bicicletta solo se siete in grado di controllare con sicurezza la conduzione e la frenata, anche ad alta velocità.**
- **Adeguate sempre la velocità alle vostre capacità e alle condizioni di guida.**
- **Indossate un casco quando andate in bicicletta.**
- **Guidate in modo cauto e prudente.**
- **Pedalate in modo da essere sempre pronti a frenare.**
- **Non guidate sotto l'effetto dell'alcool.**
- **Guidate in modo tale da avere sempre il pieno controllo della bicicletta e non trovarvi in difficoltà in caso di situazioni di pericolo improvvise.**
- **Sul bagnato, l'efficacia dei freni potrebbe ridursi. La distanza di frenata aumenta.**
- **Quando si va in bicicletta è opportuno indossare solo indumenti adatti, che non limitino la guida e non ostacolino la visuale.**
- **Indossate esclusivamente pantaloni attillati. Gli indumenti ampi potrebbero impigliarsi nella bicicletta e causare gravi cadute.**
- **Al buio e in condizioni di visibilità pessima, indossate indumenti con strisce riflettenti e accendete le luci.**
- **Attenzione: alcuni capi di abbigliamento e/o l'utilizzo di uno zaino potrebbero limitare i movimenti.**
- **Per l'impiego in ambito sportivo (ad es. nei parchi sportivi o per la pratica del downhill), indossate equipaggiamenti protettivi adeguati.**

La vostra bicicletta può essere usata solo nel consueto modo:

1. Sedetevi sulla sella.
2. Tenete saldamente con la mano sinistra l'impugnatura sinistra del manubrio e con la mano destra l'impugnatura destra del manubrio.
3. Per avanzare, appoggiate il piede sinistro sul pedale sinistro e il piede destro sul pedale destro.
4. Per accelerare o durante le salite potete anche pedalare «in fuorisella», ossia salendo in piedi sui pedali.

⚠ ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti
Durante la pedalata in fuorisella, lo scivolamento del piede dal pedale può causare gravi cadute. Utilizzate questa tecnica solo se:

- **ne avete una buona padronanza,**
- **utilizzate una combinazione scarpa-pedale che, utilizzando una tecnica corretta, non vi permetta di scivolare dal pedale. A tale proposito, rivolgetevi al vostro rivenditore di fiducia. Sarà lieto di consigliarvi.**

⚠ ATTENZIONE Pericolo di taglio e impigliamento
I gruppi ruota in movimento possono causare lesioni alle mani e ad altre parti del corpo.

- **Tenete le mani e altre parti del corpo a distanza dai gruppi ruota in movimento e dai dischi freno.**
- **Accertatevi che le mani ed altre parti del corpo del vostro bambino non possano entrare in contatto con i gruppi ruota in movimento e con i dischi freno.**

⚠ PRUDENZA Pericolo di ustioni
Durante la marcia, in particolare nelle lunghe uscite e in caso di frenate frequenti, i cerchi e i dischi freno potrebbero surriscaldarsi in modo tale da causare ustioni al contatto con la pelle.

- **Non toccate i cerchi e i dischi freno subito dopo la marcia.**
- **Lasciateli raffreddare almeno 10 minuti prima di toccarli.**
- **Per controllare la temperatura, toccate brevemente con un dito scoperto la superficie di frenata del cerchio o il disco freno. Se dopo il tempo indicato sono ancora caldi, aspettate qualche minuto e ripetete il test finché le superfici di frenata non risultano completamente raffreddate.**

NOTA BENE:
Esistono molteplici offerte di corsi di formazione per la guida della bicicletta.
Un corso di questo tipo vi aiuterà ad acquisire maggiore sicurezza e a migliorare la vostra tecnica. Chiedete al vostro rivenditore di fiducia di indicarvi le offerte disponibili nella vostra zona.

11. Cosa fare dopo una caduta o un incidente

11.1 Nozioni fondamentali

⚠ ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti
A seguito di una caduta, un incidente o forze anomale, i componenti di sicurezza della bicicletta potrebbero risultare danneggiati. Questo può dare origine a situazioni di guida pericolose, cadute, incidenti e danni a cose.

- **Non utilizzate la bicicletta dopo una caduta, un incidente o l'effetto di forze anomale.**
- **Dopo una caduta o un incidente rivolgetevi immediatamente al vostro rivenditore di fiducia.**
- **Riutilizzate la bicicletta solo una volta che è stata opportunamente riparata dal rivenditore.**

In linea di massima, i seguenti componenti della bicicletta devono essere sostituiti dopo un impatto su una superficie dura:

- manubrio
- attacco del manubrio
- pedivella
- tubi reggisella in carbonio
- sella con struttura in carbonio

Tutte le altri parti della bicicletta devono essere controllate ed eventualmente sostituite dal rivenditore di fiducia.

NOTA BENE:
In caso di dubbi a seguito di cadute e incidenti potete rivolgervi anche a un perito esperto in biciclette. In Germania gli indirizzi corrispondenti sono disponibili presso la Camera di Commercio e dell'Industria (IHK) più vicina.

11.2 Telaio in carbonio

⚠ ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti
A seguito di una caduta, un incidente o forze anomale, i telai in carbonio possono subire danni non visibili. Questo può dare origine a situazioni di guida pericolose, cadute, incidenti e danni a cose.

- **Fate controllare il vostro telaio a un rivenditore autorizzato GHOST.**
- **In caso di dubbi o perplessità, potete inviare il telaio a GHOST per una verifica.**

NOTA BENE:
In caso di dubbi a seguito di cadute e incidenti potete rivolgervi anche a un perito esperto in biciclette. In Germania gli indirizzi corrispondenti sono disponibili presso la Camera di Commercio e dell'Industria (IHK) più vicina.

12. Riporre la bicicletta in sicurezza

⚠ ATTENZIONE Pericolo di lesioni causate dal ribaltamento della bicicletta
Una bicicletta appoggiata al suo cavalletto, a una parete di casa o alla recinzione del giardino può ribaltarsi anche per effetto di una forza minima. In conseguenza di ciò potrebbero verificarsi lesioni a persone e animali e danni a cose.

- **Riponete la vostra bicicletta solo in un luogo in cui non sia d'intralcio a persone e oggetti.**
- **Tenete bambini e animali a distanza dalla bicicletta parcheggiata.**
- **Non riponete la bicicletta in prossimità di oggetti facilmente danneggiabili, come ad esempio automobili e simili.**

12.1 Biciclette con cavalletto

Le seguenti biciclette GHOST possiedono un cavalletto di serie:

- PANAMAO

Come riporre in sicurezza la bicicletta:

1. Sistemate la vostra bicicletta su una superficie piana e stabile.
2. Con la bicicletta ferma, abbassate il cavalletto laterale con il piede destro fino allo scatto.
3. Girate il manubrio in modo tale che sia rivolto leggermente verso sinistra.
4. Appoggiate con cautela la bicicletta sul suo lato sinistro fino a raggiungere una posizione stabile.
5. Controllate la stabilità della bicicletta:
   - Tenete ferma la bicicletta con una mano trattenendola leggermente dal manubrio o dalla sella.

- Con l'altra mano date alcuni lievi colpetti alla bicicletta in corrispondenza della sella, in tutte le direzioni. Se c'è il rischio che la bicicletta possa cadere, cercate un altro posto per riporla.

12.2 Biciclette senza cavalletto

1. Sistemate la vostra bicicletta su una superficie piana e stabile.
2. Scendete dal lato sinistro.
3. Appoggiate la vostra bicicletta con la ruota posteriore o con la sella ad un oggetto stabile.
4. Girate il manubrio dal lato sul quale avete girato la bicicletta.

NOTA BENE:
Se non è presente alcun oggetto stabile per l'appoggio, potete appoggiare la bicicletta con il lato sinistro a terra, procedendo con cautela. Dovreste evitare di appoggiare la bicicletta con il lato destro a terra, per evitare di danneggiare o modificare la regolazione dei componenti del cambio.

13. Trasportare la bicicletta

⚠ ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti
L'utilizzo di portabiciclette può danneggiare parti della bicicletta importanti ai fini della sicurezza. Un guasto di tali componenti può dare origine a situazioni di guida pericolose, cadute, incidenti e danni a cose.

- **Trasportate la bicicletta solo all'interno dell'auto. Bloccate la bicicletta per evitare che scivoli, ad esempio utilizzando apposite cinghie elastiche.**
- **Proteggete la bicicletta, ad esempio coprendola, dai danni causati dagli spigoli e da altri oggetti.**

- **Durante il trasporto non si possono appoggiare altri oggetti sulla bicicletta.**
- **La bicicletta non può essere fissata ai sistemi di trasporto per auto (portabici da tetto, barra portabagagli posteriore o interna o simili).**
- **Per il trasporto la ruota anteriore e posteriore e il tubo reggisella con la sella possono essere rimossi se sono provvisti di assi a sgancio rapido. Procedere a questo smontaggio solo se si è sicuri di essere in grado di rimontarli correttamente. Vedere in proposito il *Cap. 8.6, Utilizzare i sistemi di bloccaggio per gruppi ruota e tubi reggisella.***

Per il trasporto nell'abitacolo dell'auto, potete smontare il tubo reggisella e i gruppi ruota della vostra bicicletta, se montati con un asse a sgancio rapido o un asse flottante.

NOTA BENE:
Se la bicicletta si trova all'interno dell'automobile, per effetto dei raggi solari gli pneumatici potrebbero scoppiare o staccarsi dai cerchi.

Sgonfiate gli pneumatici prima del trasporto e rigonfiateli una volta giunti a destinazione (vedi capitolo 15.5.1, Sostituire la camera d'aria e lo pneumatico).

13.1 Montare e smontare i gruppi ruota

Per il trasporto nell'abitacolo dell'auto, potete smontare i gruppi ruota della vostra bicicletta, se montati con un asse a sgancio rapido o un asse flottante.

⚠ **ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti**
Se i gruppi ruota non vengono montati in modo corretto, possono verificarsi situazioni di guida pericolose, cadute e incidenti. Controllate che il montaggio sia corretto prima di riutilizzare la bicicletta.

- **Verificate che la ruota anteriore si trovi al centro della forcella anteriore.**
- **Scuotete entrambi i gruppi ruota con forza trasversalmente rispetto alla direzione di marcia.**
  - **Il meccanismo di bloccaggio dei gruppi ruota non deve muoversi.**
  - **Non dovreste sentire cigolii o scricchiolii.**
- **Controllate che la leva a sgancio rapido o l'asse flottante siano chiusi correttamente, vedi *Cap. 8.6, Utilizzare i sistemi di bloccaggio per gruppi ruota e tubo reggisella.***
- **Dopo il montaggio eseguire un controllo come indicato nel *Capitolo 7.8, Controllare i freni*.**

⚠ **ATTENZIONE Pericolo di ustioni**
Dopo una lunga discesa, i cerchi e i dischi dei freni della bicicletta possono essere molto caldi.

- **Non afferrate i cerchi e i dischi freno subito dopo una discesa.**
- **Lasciateli raffreddare per almeno 10 minuti prima di toccarli.**
- **Per controllare la temperatura, toccate brevemente con un dito scoperto la superficie di frenata del cerchio o il disco freno. Se dopo il tempo indicato sono ancora caldi, aspettate qualche minuto e ripetete il test finché le superfici di frenata non risultano completamente raffreddate.**

⚠ **ATTENZIONE Pericolo di taglio e impigliamento**
I gruppi ruota in movimento possono causare lesioni alle mani e ad altre parti del corpo.

- **Azionate il freno corrispondente prima di eseguire lavori sul gruppo ruota. Il gruppo ruota non deve girare.**

⚠ **ATTENZIONE Pericolo di guasto dei freni su cerchio**
In fase di montaggio e smontaggio, le gomme dei freni possono deformarsi in conseguenza del contatto con gli pneumatici.

- **Dopo il montaggio dei gruppi ruota verificare la posizione corretta delle gomme *(a tale proposito vedere il Capitolo 7.8.4, Controllare il freno su cerchio con cavetto di trasmissione (versione per MTB) e 7.8.5, Controllare il freno su cerchio con cavetto di trasmissione (versione per bicicletta da corsa)).***

- **Se non sono in posizione corretta, rivolgersi immediatamente a un'officina specializzata.**

NOTA BENE:
Se la vostra bicicletta ha un freno a disco, per il trasporto utilizzate gli appositi fermi in dotazione dopo lo smontaggio del gruppo ruota e rimuoveteli subito prima di rimontare i gruppi ruota.

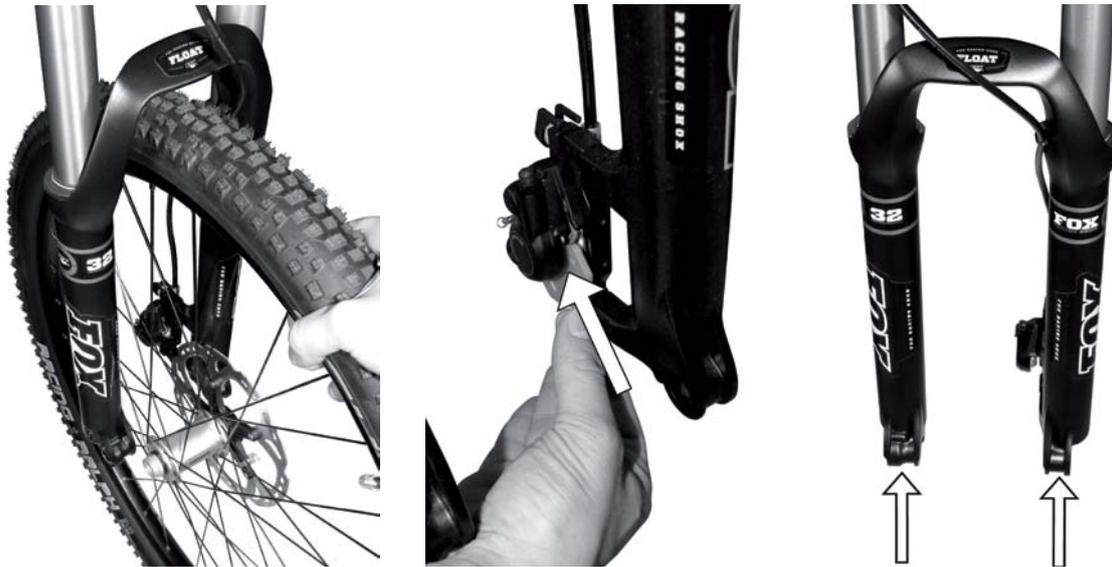
- Non azionate mai i freni idraulici se i gruppi ruota sono smontati. I pistoncini del freno potrebbero essere spinti troppo in fuori.

Procedete nel seguente ordine:

1. Smontare la ruota anteriore
2. Smontare la ruota posteriore
3. Montare la ruota posteriore
4. Montare la ruota anteriore
5. Controllate che i gruppi ruota siano perfettamente in sede come indicato nel *Cap. 7.1.1, Controllare il corretto fissaggio e posizionamento*.
6. Controllate il funzionamento e il montaggio dei freni come indicato nel *Capitolo 7.8, Controllare i freni*.

In molte situazioni, per il trasporto è sufficiente rimuovere solo la ruota anteriore. In questo caso non avrete bisogno di seguire le indicazioni per lo smontaggio e il montaggio della ruota posteriore.

13.1.1 Smontare la ruota anteriore

1. Se la vostra bicicletta è dotata di una dinamo per mozzo (*vedi tabella nel capitolo 4.1 Modelli, categorie, serie*) o se questa è stata aggiunta in un secondo tempo: staccate il connettore che collega dinamo e cablaggio.
2. Aprite il freno su cerchio come indicato nel *vedi Capitolo 13.1.5, Aprire e chiudere i freni*
3. Aprite la leva dell'asse a sgancio rapido o dell'asse flottante come indicato nel *Capitolo 8.6.1.1, Aprire l'asse a sgancio rapido o 8.6.2.1, Aprire l'asse flottante.*
4. Sollevate la bicicletta afferrandola dal manubrio ed estraete la ruota anteriore dai portamozzi della forcella anteriore.
5. Se la vostra bicicletta è dotata di un freno a disco, inserite il fermo per il trasporto fornito nel pistoncino del freno.
6. Procedendo con cautela, appoggiate la bicicletta con le estremità della forcella a terra.

13.1.2 Montare la ruota anteriore

1. Se la vostra bicicletta è dotata di un freno a disco, rimuovete il fermo per il trasporto fornito dai pistoncini del freno.
2. Sollevate la bicicletta dal manubrio.
3. Posizionate il mozzo della ruota anteriore sotto i portamozzi della forcella anteriore.
4. Con freni a disco: inserire il gruppo ruota in modo che il disco del freno scorra facilmente tra le ganasce.
5. Abbassate con cautela la forcella fino a che l'asse non si trova a livello dell'arresto delle estremità a sinistra e a destra.
6. Chiudete la leva dell'asse a sgancio rapido o dell'asse flottante come indicato nel *Capitolo 8.6.1.2, Chiudere l'asse a sgancio rapido o 8.6.2.2, Chiudere l'asse flottante.*
7. Se la vostra ruota anteriore è dotata di una dinamo per mozzo, collegate dinamo e cablaggio con l'apposito connettore.
8. Da fermi, azionate più volte il freno anteriore.
9. Sollevate la bicicletta afferrandola dal manubrio e girate la ruota anteriore con la mano. Se una pastiglia tocca il disco del freno o una gomma tocca il cerchio, può essere che il mozzo sia stato montato in modo errato nei portamozzi. In questo caso frenate la ruota anteriore, aprite l'asse a sgancio rapido o l'asse flottante e scuotete leggermente la ruota anteriore avanti e indietro (trasversalmente rispetto alla direzione di marcia). Ripetete il montaggio a partire dal punto 6. Se non ottenete alcun miglioramento, rivolgetevi subito al vostro rivenditore di fiducia.
10. Se la vostra bicicletta è dotata di una dinamo per mozzo, controllate che i fanali siano funzionanti. (Vedi *Capitolo 7.10, Controllare i fanali.*)

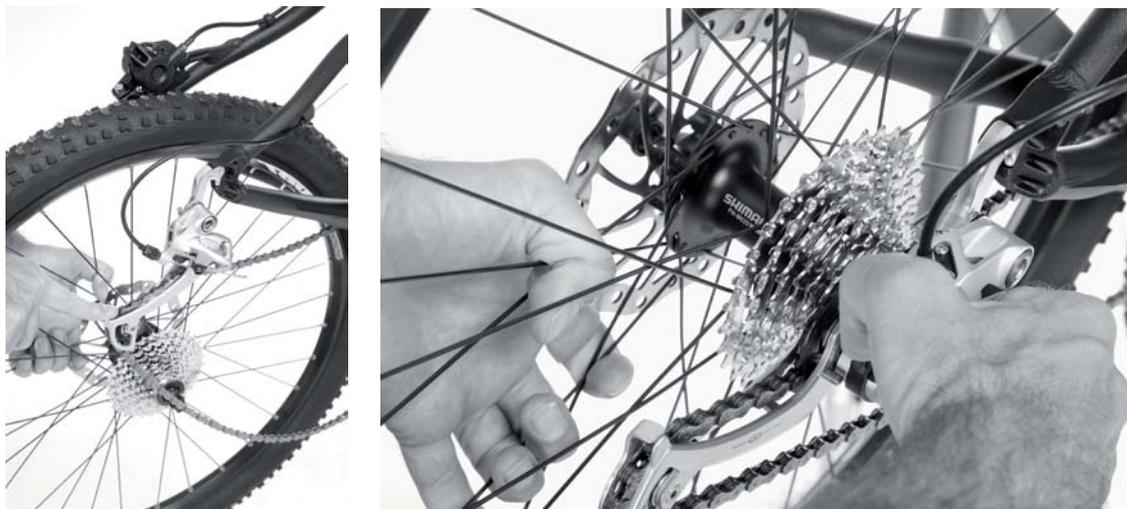
13.1.3 Smontare la ruota posteriore

1. Cambiate sulla ruota posteriore per passare al rocchetto più piccolo della cassetta (vedi *Capitolo 8.4.1.2, Per passare alla corona/al rocchetto più piccoli*).

2. Azionate il freno posteriore e frenate la ruota fino all'arresto.
3. Aprite la leva dell'asse a sgancio rapido o dell'asse flottante come indicato nel *Capitolo 8.6.1.1, Aprire l'asse a sgancio rapido o 8.6.2.1, Aprire l'asse flottante.*
4. Aprite il freno su cerchio come indicato nel *vedi Capitolo 13.1.5, Aprire e chiudere i freni.*
5. Sollevate la parte posteriore della bicicletta e spingete indietro il cambio. In questa posizione spingete la ruota posteriore con una leggera pressione in direzione dei portamozzi.

6. Se la vostra bicicletta è dotata di un freno a disco, inserite l'apposito fermo fornito tra i pistoncini del freno.
7. Dopo aver rimosso i gruppi ruota appoggiate con cautela la bicicletta sul lato sinistro.

13.1.4 Montare la ruota posteriore

1. Se la vostra bicicletta è dotata di un freno a disco, rimuovete il fermo per il trasporto fornito dai pistoncini del freno.
2. Sollevate la parte posteriore della bicicletta.
3. Posizionate la ruota posteriore sotto al telaio in modo che la catena si trovi sul rocchetto più piccolo.
4. Abbassate con cautela la parte posteriore fino a quando l'asse non si trova in fondo ai portamozzi a sinistra e a destra.
5. Con freni a disco: inserite il gruppo ruota in modo che il disco del freno scorra facilmente tra le ganasce.
6. Chiudete la leva dell'asse a sgancio rapido o dell'asse flottante come indicato nel *Capitolo 8.6.1.2, Chiudere l'asse a sgancio rapido o 8.6.2.2, Chiudere l'asse flottante.*
7. Da fermi, azionate più volte il freno posteriore.
8. Sollevate la bicicletta afferrandola dalla parte posteriore e girate la ruota con la mano. Se una pastiglia tocca il disco del freno o una gomma tocca il cerchio, può essere che il mozzo sia stato montato in modo errato nei portamozzi. In questo caso frenate la ruota posteriore, aprite l'asse a sgancio rapido o l'asse flottante e scuotete leggermente la ruota posteriore avanti e indietro (trasversalmente rispetto alla direzione di marcia). Ripetete il montaggio a partire dal punto 6. Se non ottenete alcun miglioramento, rivolgetevi subito al vostro rivenditore di fiducia.

13.1.5 Aprire e chiudere i freni

⚠ PRUDENZA Pericolo di guasto dei freni
Per smontare e rimontare i vostri gruppi ruota dovete aprire i freni su cerchio e richiuderli dopo il montaggio. Se dopo il montaggio i freni su cerchio non vengono richiusi, il freno non funziona. Di conseguenza, cadute e incidenti sono altamente probabili.

- **Chiudete il freno dopo il montaggio del gruppo ruota.**

Il tipo di freni della vostra bicicletta è indicato nel *Capitolo 4.3.2, Tipo di freni*.

NOTA BENE:
I freni a disco non possono essere aperti.

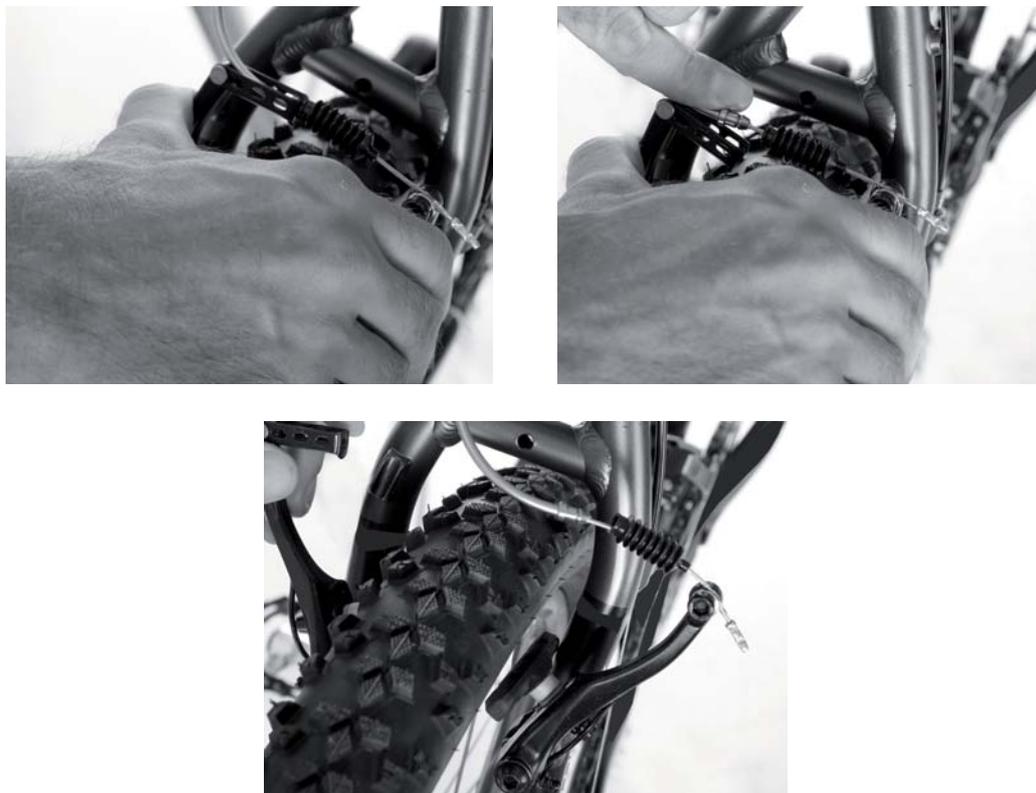
13.1.5.1 Aprire il freno su cerchio idraulico Magura HS 33

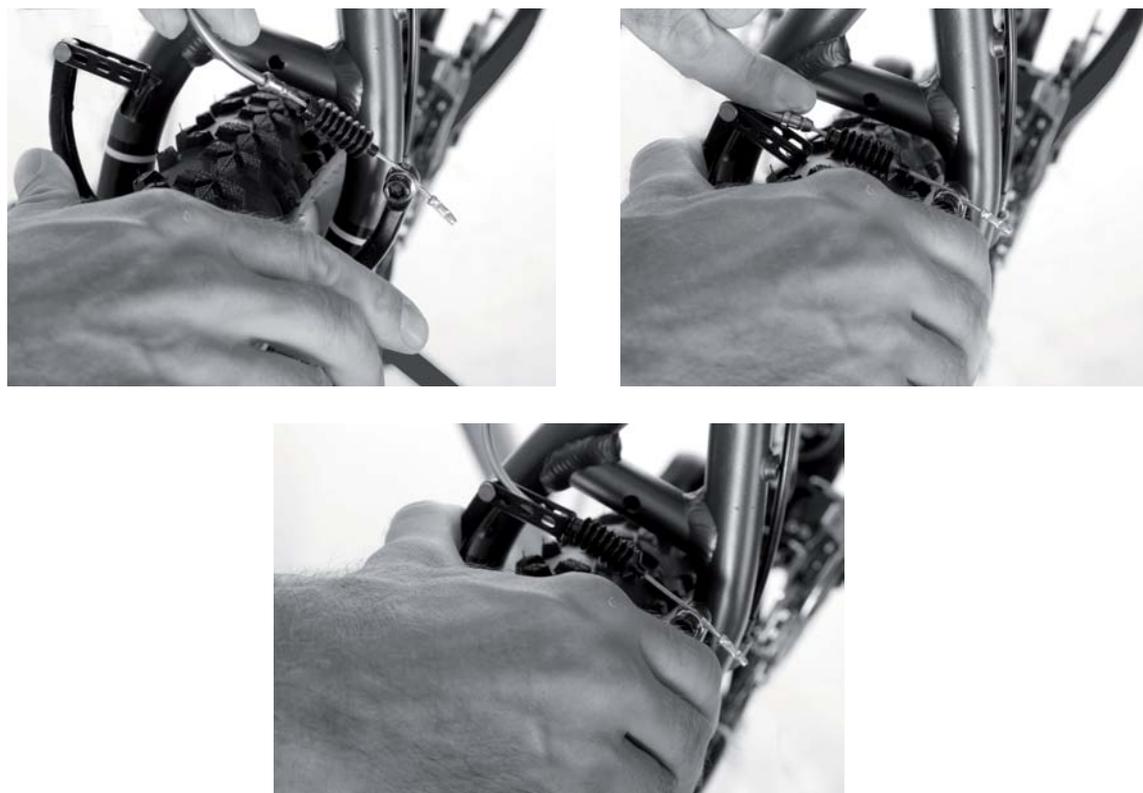
1. Spostate la leva di fissaggio e tirate l'intero freno dalla base.
2. Fate attenzione a non perdere eventuali rondelle.

13.1.5.2 Chiudere il freno su cerchio idraulico Magura HS 33

1. Inserite le eventuali rondelle con le frecce rivolte verso l'alto sulla base.
2. Posizionate il freno sulla base.
3. Chiudete la leva di bloccaggio.

13.1.5.3 Aprire il freno su cerchio di MTB e Trekking (V-Brake)

1. Premete le ganasce una contro l'altra con una mano e sganciate la guida del cavo dalla staffa con l'altra mano.

13.1.5.4 Chiudere il freno su cerchio di MTB e Trekking (V-Brake)

1. Con una mano, premete le ganasce una contro l'altra.
2. Fissate la guida del cavo nella staffa con l'altra mano.

13.1.5.5 Aprire il freno su cerchio della bicicletta da corsa

1. Girate la leva verso l'alto fino all'arresto.

13.1.5.6 Chiudere il freno su cerchio della bicicletta da corsa

1. Girate la leva verso il basso fino all'arresto.

13.2 Montare e smontare il tubo reggisella con la sella

⚠ ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti
Un tubo reggisella montato in modo errato può scivolare improvvisamente verso il basso o fuoriuscire dal piantone sella. Questo può dare origine a situazioni di guida pericolose, cadute e incidenti.

- **Eseguite questa operazione solo se disponete degli attrezzi richiesti e delle necessarie conoscenze tecniche.**

13.2.1 Smontare il tubo reggisella

1. Aprire il morsetto reggisella come descritto nei *Capitoli 8.6.3.1, Aprire l'asse a sgancio rapido di bloccaggio del tubo reggisella e 8.6.5.1, Aprire il bloccaggio viti-dadi del tubo reggisella.*

2. Estraete dal piantone il tubo reggisella completo di sella.

NOTA BENE:
Non azionate il morsetto reggisella mentre il tubo è smontato. In caso contrario potreste danneggiare il telaio.

Nel tubo reggisella, a seconda del materiale del telaio e del tubo, si trova del grasso o un'apposita pasta per carbonio che potrebbe sporcare l'abitacolo della vostra auto o altri oggetti. Evitate il contatto, ad esempio avvolgendo il tubo reggisella in uno straccio o in un sacchetto di plastica.

13.2.2 Montare il tubo reggisella

1. Consultare la tabella del *Capitolo 4.6.1, Suddivisione,* per conoscere il materiale del vostro telaio.
2. Se il tubo reggisella e il telaio sono in alluminio, lubrificate con del grasso la zona di inserimento del tubo reggisella.

   NOTA BENE:
   Molto spesso, dopo lo smontaggio si trova ancora una quantità di grasso sufficiente da rendere superflua una nuova lubrificazione.
3. Se il tubo reggisella e/o il telaio sono in carbonio, spalmate sulla zona di inserimento la pasta per carbonio fornita.

   NOTA BENE:
   Molto spesso, dopo lo smontaggio si trova ancora una quantità di pasta sufficiente da rendere superflua una nuova applicazione.
   Non utilizzate mai del grasso!
4. Riportate la sella con il tubo reggisella nella posizione desiderata con la profondità di inserimento corretta la marcatura «STOP» o «MAX» non deve trovarsi nella zona visibile del piantone sella.
5. Chiudere il morsetto reggisella come descritto nei *Capitoli 8.6.3.2, Chiudere l'asse a sgancio rapido di bloccaggio del tubo reggisella e 8.6.5.2, Chiudere il bloccaggio viti-dadi del tubo reggisella.*

NOTA BENE:
Contrassegnate la posizione corretta del tubo reggisella con un nastro adesivo. Così ritroverete rapidamente la vostra posizione di seduta.

14. Manutenzione della bicicletta

⚠ ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti
Una cura e una manutenzione carenti possono compromettere la sicurezza della bicicletta e dare origine a situazioni di guida pericolose, cadute e incidenti.

- **Abbiate cura della vostra bicicletta.**
- **Rispettate il programma di manutenzione prescritto.**

14.1 Il vostro programma di ispezione e manutenzione

Attività	Intervallo
Pulire la bicicletta *Vedi Cap. 14.2, Come pulire e curare la bicicletta.*	dopo ogni utilizzo su pavimentazioni e terreni sporchi o fangosi • ogni 200 km al massimo
Regolare la pressione della forcella ammortizzata *Vedi Cap. 8.2.1.1, Regolare la pressione*	ogni 500 km o 3 mesi dopo ogni variazione del peso totale superiore a 10 kg
Pulire e lubrificare la catena *Vedi Cap. 14.2, Come pulire e curare la bicicletta, punto 6*	• dopo ogni uscita sul bagnato • dopo ogni lavaggio con acqua • dopo tutti i tragitti prolungati su terreni sabbiosi • ogni 200 km al massimo.

14.2 Come pulire e curare la bicicletta

⚠ ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti
La corrosione, che può riguardare anche le parti inossidabili, può causare gravi danni a componenti di sicurezza della bicicletta, tali da causare rotture durante la marcia. La conseguenza può essere una grave caduta.

La corrosione si forma, tra le altre cose, per effetto del sale, ad esempio con l'aria salmastra in prossimità delle coste, con il sale antigelo durante l'inverno oppure a causa di un'atmosfera corrosiva, come ad esempio nelle aree industriali, ma anche per effetto del sudore.

- **Proteggete la vostra bicicletta da ogni contatto con sostanze corrosive utilizzando una cera spray o un prodotto protettivo analogo.**
- **Pulite la vostra bicicletta dopo ogni contatto con sostanze corrosive e riapplicate la protezione come descritto di seguito.**
- **Per il lavaggio non utilizzate getti di vapore/pulitori ad alta pressione. Un forte getto d'acqua può danneggiare la bicicletta.**

NOTA BENE:
Una corretta manutenzione aumenta la durata della bicicletta e dei suoi componenti.
La bicicletta deve essere regolarmente pulita e sottoposta a manutenzione

- Per il lavaggio utilizzate esclusivamente un getto d'acqua delicato o un secchio d'acqua e una spugna.
- Utilizzate solo acqua pulita dolce o desalinizzata. Non utilizzate acqua salata (ad es. acqua di mare).

NOTA BENE:
Con molti prodotti detergenti e per lo sporco meno ostinato, è sufficiente spruzzare e risciacquare dopo il tempo di azione prescritto.
Lo sporco ostinato può essere rimosso prima del risciacquo, ad esempio con un pennello per radiatori o una spugna.

NOTA BENE:
Gli agenti detergenti, lubrificanti e protettivi sono prodotti chimici. Alcuni di questi prodotti possono danneggiare la vostra bicicletta.

- Utilizzate solo prodotti sviluppati appositamente per le biciclette.
- Accertatevi che i prodotti non aggrediscano la vernice o le parti in gomma, plastica, metallo, ecc. Consultate il rivenditore di fiducia.
- Seguite scrupolosamente le indicazioni dei produttori.

1. Rimuovete con un getto d'acqua delicato la sporcizia grossolana come terra, pietre, sabbia, ecc.
2. Fate asciugare un po' la bicicletta.
3. Spruzzate un detergente adatto sull'intera bicicletta.
4. Risciacquate ogni parte della bicicletta con un getto d'acqua delicato. Il lavaggio con acqua può essere integrato con l'utilizzo di una spugna o di un panno.
5. Fate asciugare la bicicletta.
6. Come pulire e lubrificare la catena:
   - Ruotate lentamente la pedivella nel senso contrario a quello di marcia. La ruota posteriore non deve girare.
   - Se la vostra bicicletta è dotata di freno a contropedale, chiedete a un'altra persona di aiutarvi sollevando la parte posteriore della bicicletta e girate la pedivella nella direzione di avanzamento.
   - Versate alcune gocce di detergente per catene su un panno di cotone pulito e privo di pelucchi e strofinate la catena.
   - Ripetete l'operazione con un lembo pulito del panno di cotone fino a che la catena non è pulita.
   - Lasciate evaporare il detergente per circa 1 ora.
     NOTA BENE:
     Se è ancora presente del detergente tra le maglie della catena, il nuovo lubrificante viene subito distrutto e di conseguenza è inefficace.
   - Applicate una piccola quantità di lubrificante per catene di biciclette sui giunti della catena.

   ⚠ ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti
   Se si utilizza una quantità eccessiva di lubrificante o un prodotto inadeguato, questo può sgocciolare sul disco freno o sul cerchio e sporcarlo, riducendo notevolmente l'efficacia del freno.
   - **Rimuovete il lubrificante in eccesso dalla catena con un panno di cotone pulito, asciutto e privo di pelucchi.**
   - **Pulite il cerchio e il disco del freno con uno sgrassatore idoneo. Consultate il rivenditore di fiducia.**

   NOTA BENE:
   Nelle biciclette, il lubrificante destinato alle catene dei motocicli provoca l'inceppamento della catena e dei componenti della trasmissione.
   Utilizzate solo lubrificanti espressamente indicati per le catene di biciclette.

7. Pulite manualmente la sporcizia residua con un panno di cotone pulito e privo di pelucchi, utilizzando un detergente idoneo.
8. Spruzzate sull'intera bicicletta una cera spray adeguata o un prodotto protettivo analogo.

⚠ **ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti**
La presenza di cera spray o altri agenti protettivi sui dischi freno o sui cerchi può ridurre notevolmente l'efficacia dei freni. Altri componenti potrebbero diventare scivolosi e dare luogo a situazioni di guida pericolose, cadute e incidenti.

Questi componenti non devono essere trattati con prodotti protettivi:

– pastiglie freno

– dischi freno

– manopole, leve dei freni e del cambio

– sella

– pneumatici

- **Pulite i dischi freno e i cerchi con uno sgrassatore idoneo se dovessero entrare in contatto con cera spray o altri agenti protettivi.**

9. Dopo il tempo d'azione prescritto, lucidate la bicicletta con un panno di cotone pulito e privo di pelucchi.
10. Pulite manualmente i dischi freno con un panno di cotone pulito, asciutto e privo di pelucchi, utilizzando uno sgrassatore idoneo.

14.3 Assistenza in officina

⚠ **ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti**
La mancata o errata esecuzione delle ispezioni e la mancata riparazione dei danni conseguenti a cadute o incidenti possono dare origine a situazioni di guida pericolose, cadute e incidenti.

- **Portate tempestivamente la bicicletta presso un'officina specializzata GHOST per le ispezioni prescritte. È l'unica maniera per consentire l'identificazione e la riparazione di eventuali danni e componenti usurati.**

Attività	Intervallo
Prima ispezione	entro 500 km o 6 mesi
Ispezione pastiglie freno, dischi freno, catena	ogni 500 km
Ispezioni periodiche	ogni 1000 km o 1 volta all'anno

⚠ **ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti**
Alcuni componenti della bicicletta, soprattutto quelli leggeri, possono avere una durata limitata.
Al termine della durata utile, potrebbero non essere più funzionanti e dare luogo a situazioni di guida pericolose, cadute e incidenti. Consultate il rivenditore di fiducia, sarà lieto di consigliarvi.

15. Guasti durante la marcia

⚠ **ATTENZIONE**
Pericolo di cadute e incidenti
Una riparazione dei guasti non eseguita a regola d'arte può dare origine a situazioni di guida pericolose, cadute e incidenti.

- **Eseguite sulla vostra bicicletta solo i lavori che vi sono permessi in base alla seguente tabella. Rivolgetevi a un'officina specializzata in biciclette se i vostri interventi non hanno l'esito sperato.**
- **Fate eseguire tutti gli altri lavori da un'officina specializzata in biciclette.**
- **Rivolgetevi subito al vostro rivenditore di fiducia se vi sembra che la vostra bicicletta si comporti in modo strano, se sentite rumori inconsueti o se riscontrate guasti che non sono elencati nella tabella seguente.**

15.1 Cambio, trasmissione

Guasto	Possibile(i) causa(e)	Rimedi
I rapporti non si cambiano o si cambiano a fatica	La leva del cambio non è stata azionata correttamente	Azionare nuovamente la leva
	Il cambio non è regolato bene	Rivolgetevi alla vostra officina di fiducia.
	• In forte salita pressione eccessiva sul pedale • e/o movimento di pedalata troppo lento	Ripetere la procedura di cambio su un terreno pianeggiante. Per cambiare da fermi: • sollevare la ruota posteriore. • Ruotare la pedivella nella direzione di avanzamento fino a quando non si innesta il rapporto desiderato.
La trasmissione si blocca dopo o durante il cambio	Catena incastrata	Fermarsi. Azionare la leva del cambio nel senso opposto. Sollevare la ruota posteriore, se è possibile farlo senza incontrare resistenza: girare la pedivella in direzione contraria a quella di avanzamento. *NOTA BENE:* *Non agite mai con forza se non riuscite a girare agevolmente la pedivella.* *Rivolgetevi subito alla vostra officina di fiducia.*
Rumori insoliti come scricchiolio, forte trascinamento e/o colpi	Componenti del cambio/trasmissione danneggiati	Rivolgetevi subito alla vostra officina di fiducia.
Resistenza irregolare durante la pedalata	Componenti del cambio/trasmissione danneggiati	

Guasto	Possibile(i) causa(e)	Rimedi
Catena «saltata»	• Cambio azionato in modo errato • Cambio non regolato bene o danneggiato	• Fermarsi. • Sollevare manualmente la catena e portarla sull'ingranaggio successivo. • Sollevare la ruota posteriore, • se è possibile farlo senza incontrare resistenza: • girare la pedivella nella direzione di avanzamento. *NOTA BENE:* *Non agite mai con forza se non riuscite a girare agevolmente la pedivella o se non avete la forza necessaria per sollevare la ruota posteriore.* Rivolgetevi subito alla vostra officina di fiducia.
Salto di catena dopo o durante il cambio	• Cambio azionato in modo errato • Cambio non regolato bene o danneggiato	• Fermarsi. • Azionare la leva del cambio nel senso opposto. • Sollevare manualmente la catena e portarla sull'ingranaggio successivo, • Sollevare la ruota posteriore, • se è possibile farlo senza incontrare resistenza: • girare la pedivella nella direzione di avanzamento. *NOTA BENE:* *Non agite mai con forza se non riuscite a girare agevolmente la pedivella.* Rivolgetevi subito alla vostra officina di fiducia.
La catena salta continuamente	• Cambio azionato più volte in modo errato • Cambio non regolato bene o danneggiato	Azionare correttamente il cambio, vedi *Cap. 8.4, Azionare il cambio.* Rivolgetevi immediatamente a un'officina specializzata se il difetto si presenta anche cambiando correttamente.

15.2 Freni

⚠ ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti
I freni della bicicletta sono tra i componenti più importanti per la vostra sicurezza.
Un guasto dei freni provoca sempre situazioni di guida pericolose, cadute e incidenti.
Un malfunzionamento dei freni può rappresentare un pericolo di vita.

- **Ad ogni minima anomalia e se la frenata perde efficacia rivolgetevi immediatamente al vostro rivenditore di fiducia.**
- **Riutilizzate la bicicletta solo una volta che è stata opportunamente riparata dal rivenditore.**

Guasto	Possibile(i) causa(e)	Rimedi
I freni non funzionano	Freno non montato correttamente	Rivolgetevi subito alla vostra officina di fiducia.
	Freno danneggiato	Rivolgetevi subito alla vostra officina di fiducia.
La frenata perde efficacia, la leva di comando del freno può essere premuta troppo a fondo	Pastiglie o gomme dei freni usurate	Far sostituire immediatamente le pastiglie o le gomme dei freni in un'officina specializzata.
	Nei freni idraulici: impianto frenante non ermetico	Rivolgetevi subito alla vostra officina di fiducia.
Il freno slitta	Disco freno o cerchio danneggiati	Rivolgetevi subito alla vostra officina di fiducia.
	Il freno non è regolato bene	
	Il gruppo ruota è storto	Ruota anteriore: montare correttamente la ruota anteriore (*vedi Cap. 13.1 Montare e smontare i gruppi ruota.*
		Ruota posteriore: montare correttamente la ruota posteriore (*vedi Cap. 13.1 Montare e smontare i gruppi ruota.*

15.3 Telaio, tubo reggisella e sospensioni

⚠ ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti
I guasti e difetti del telaio e delle sospensioni possono comportare situazioni di guida pericolose, cadute, incidenti e danni a cose.

- **Ad ogni minima anomalia rivolgetevi subito al vostro rivenditore di fiducia.**
- **Riutilizzate la bicicletta solo una volta che è stata opportunamente riparata dal rivenditore.**

Problema	Cause possibili	Rimedi
Rumori: scricchiolii, colpi, trascinamento o altro	Telaio, tubo reggisella e/o sospensioni danneggiati	Rivolgetevi immediatamente a un'officina specializzata.

Problema	Cause possibili	Rimedi
Il tubo reggisella scivola nel telaio o gira	Coppia di serraggio insufficiente	Controllo e aumento della forza di serraggio del morsetto. *L'uso del morsetto reggisella è descritto nei capitoli 8.6.3, Aprire e chiudere l'asse a sgancio rapido di bloccaggio del tubo reggisella, e 8.6.5, Aprire e chiudere il bloccaggio viti-dadi dei tubi reggisella.*
	con telaio o tubo reggisella in carbonio: montaggio con grasso o pasta di montaggio per parti in carbonio	• Pulire il tubo reggisella e il piantone sella con un detergente adatto. Vedi *Cap. 14.2, Come pulire e curare la bicicletta.* • Il tubo reggisella e il piantone sella devono essere privi di grasso. • Lo smontaggio e il corretto montaggio del tubo reggisella sono descritti nel *Cap. 13.2, Montare e smontare il tubo reggisella con la* sella.
	Il tubo reggisella ha un diametro troppo piccolo	Sostituzione del tubo reggisella in un'officina specializzata.
Comportamento improprio delle sospensioni	Sospensione non regolata correttamente	Regolare correttamente in base al manuale d'istruzioni dei componenti allegato.
	Sospensione bloccata	Allentare il blocco *(vedi Cap. 8.2.1.2, Bloccare e sbloccare l'ammortizzatore).*
Comportamento improprio delle sospensioni nonostante la regolazione corretta	Sospensione danneggiata	Rivolgetevi immediatamente a un'officina specializzata.
Non è possibile bloccare la forcella ammortizzata	Meccanismo di azionamento difettoso	Rivolgetevi alla vostra officina di fiducia.

15.4 Parafanghi, portapacchi, fanali

⚠ ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti
I guasti e difetti del portapacchi e dei fanali possono comportare situazioni di guida pericolose, cadute, incidenti e danni a cose.

- **Ad ogni minima anomalia rivolgetevi subito al vostro rivenditore di fiducia.**
- **Riutilizzate la bicicletta solo una volta che è stata opportunamente riparata dal rivenditore.**

Problema	Cause possibili	Rimedi
Rumori: scricchiolii, colpi, trascinamento o altro	Parti del paraspruzzi o del portapacchi allentate	Rivolgetevi immediatamente a un'officina specializzata.
Luci parzialmente o completamente fuori servizio	Corpi luminosi (lampadine, led) bruciati	Sostituire i corpi luminosi. A tale proposito, consultare il rivenditore di fiducia.
	Cavi danneggiati	Rivolgetevi immediatamente a un'officina specializzata.
	Dinamo difettosa	

15.5 Gruppi ruota e pneumatici

⚠ ATTENZIONE
Pericolo di cadute e incidenti
I guasti e difetti dei gruppi ruota e degli pneumatici possono comportare situazioni di guida pericolose, cadute, incidenti e danni a cose.

- **Ad ogni minima anomalia rivolgetevi subito al vostro rivenditore di fiducia.**
- **Riutilizzate la bicicletta solo una volta che è stata opportunamente riparata dal rivenditore.**

Problema	Cause possibili	Rimedi
I gruppi ruota «saltellano»	• Danno allo pneumatico • Raggio lacerato	Rivolgetevi immediatamente a un'officina specializzata.
	Danni al gruppo ruota	Rivolgetevi immediatamente a un'officina specializzata.
Andatura «faticosa»	Pressione insufficiente	Aumentare la pressione *(vedi Cap. 7.1.2.7, Controllare la pressione)*. Se dopo poco si ripresenta la stessa situazione, significa che la gomma è a terra (vedere la riga successiva).
• andatura sempre più «faticosa» • movimento della ruota molto insolito (si percepisce ogni singola pietrolina).	Gomma a terra	Gomma a terra: sostituire la camera d'aria, eventualmente lo pneumatico e il flap, *vedi Cap. 15.5.1, Sostituire la camera d'aria e lo pneumatico.*

15.5.1 Sostituire la camera d'aria e lo pneumatico

⚠ ATTENZIONE Pericolo di cadute e incidenti
Un'errata riparazione dei gruppi ruota può causare situazioni di guida pericolose.
Eseguite questa riparazione da soli solo se disponete degli attrezzi richiesti e della necessaria attitudine al lavoro manuale.

Per la riparazione di una gomma a terra vi occorrono i seguenti equipaggiamenti/attrezzi:

- 2 leve smontagomme
- camera d'aria (nuova) adatta alla dimensione dello pneumatico. La dimensione dei vostri pneumatici e il tipo di valvola sono indicati nel *Capitolo 4.7, Pneumatici.*
- nuovo copertone della giusta misura, se necessario. La dimensione dei vostri pneumatici è indicata nel *Capitolo 4.7, Pneumatici.*
- Pompa con testa adatta alla valvola

1. Smontate il gruppo ruota.*Vedi Cap. 13.1.1, Smontare la ruota anteriore, o 13.1.3, Smontare la ruota posteriore.*
2. Ruotate il dado della valvola fino all'arresto.
3. Premete la valvola con il dito fino a far fuoriuscire l'aria residua.
4. Rimuovete il dado dalla base della valvola.
5. Sollevate lo pneumatico dal cerchio utilizzando le leve smontagomme, cominciando dal punto opposto alla valvola.
6. Estraete la camera d'aria dallo pneumatico. Annotate l'orientamento della camera d'aria nello pneumatico.
7. Cercate la causa della foratura:
   - Gonfiate con la pompa la camera d'aria difettosa.
   - Cercate il punto dal quale fuoriesce l'aria.
   - Una volta trovata la perdita: girate la camera d'aria su se stessa in modo tale che la valvola sia rivolta verso l'interno.
8. Se la perdita si trova all'interno:
   - controllate che il flap sia correttamente in sede: tutti i fori dei raggi devono essere coperti. In caso contrario rivolgetevi al vostro rivenditore di fiducia.
   - Controllate che il cerchio non sia danneggiato (spigoli vivi, schegge, ecc). Se riscontrate un danno di questo tipo, rivolgetevi al vostro rivenditore di fiducia.
   - Verificate se sono presenti uno o due forellini uno accanto all'altro.
     NOTA BENE:
     La presenza di due piccoli forellini indica una pizzicatura (snake bite), che si verifica spesso quando si passa su ostacoli spigolosi con una pressione insufficiente dello pneumatico.
     Se il cerchio non è danneggiato: montate una nuova camera d'aria.

9. Se la perdita si trova all'esterno:

   • tenete la camera d'aria accanto al cerchio completo di pneumatico così come era montato. Cercate la zona dello pneumatico in corrispondenza della quale si trova il foro della camera d'aria. Molto spesso nello pneumatico si nasconde una spina, una pietruzza o un frammento di vetro.

   ⚠ **PRUDENZA Pericolo di lesioni da taglio**
   Se toccate l'interno dello pneumatico con il pollice o altre dita, potreste tagliarvi con eventuali oggetti appuntiti che potrebbero essere rimasti nel copertone.

   • **Evitate di scorrere rapidamente l'interno dello pneumatico con il pollice e con le altre dita.**

   • **Toccate le pareti dello pneumatico con estrema cautela.**

10. Rimuovete con attenzione l'oggetto che ha causato la lacerazione utilizzando un'unghia, un coltellino tascabile o simili. Se lo pneumatico è stato danneggiato o lacerato su un'ampia superficie bisogna sostituirlo.

Se è necessario un cambio di pneumatico:

NOTA BENE:
Uno pneumatico nuovo è scaduto se presenta un danno evidente che supera chiaramente un piccolo punto.

11. Togliete completamente il vecchio pneumatico dal cerchio.
12. Montate il nuovo pneumatico con un fianco sul cerchio. Fate attenzione che la freccia della direzione sullo pneumatico (se presente) corrisponda alla direzione di rotazione in marcia.

Se non è necessario un cambio di pneumatico:

13. Gonfiate un po' la nuova camera d'aria in modo da metterla un po' in forma.
14. Inserite la valvola attraverso l'apposito foro nel cerchio. La valvola deve essere rivolta verso il centro della ruota.
15. A questo punto, spingete nel cerchio il fianco dello pneumatico che si trova ancora al di fuori, all'altezza della valvola.
16. Spingete contemporaneamente nel cerchio i fianchi esterni dello pneumatico lungo l'intero perimetro, cominciando dalla valvola.
17. Nel punto opposto alla valvola, la forza necessaria per inserire lo pneumatico aumenta. Per questo dovete utilizzare le leve smontagomme. facendo attenzione a non danneggiare la camera d'aria.
18. Gonfiate un po' la camera d'aria.
19. Muovete lo pneumatico avanti e indietro, trasversalmente rispetto alla direzione di marcia. Verificate che lo pneumatico sia alloggiato uniformemente sul cerchio e che la camera d'aria non sia visibile in alcun punto.
20. Gonfiate lo pneumatico fino alla pressione prescritta. Il valore della pressione ammissibile è stampato sul bordo laterale di ogni singolo pneumatico.
21. Montate il gruppo ruota come indicato nel *Cap. 13.1.2, Montare la ruota anteriore o 13.1.4, Montare la ruota posteriore*.
22. Controllate il tubo reggisella: vedi *Cap. 7.1.2.4, Controllare gli pneumatici*.

16. Se non si usa la bicicletta per molto tempo

NOTA BENE:
Un'errata conservazione della bicicletta può causare danni ai supporti e agli pneumatici e favorire la corrosione. Conservate la vostra biciclette in base alle seguenti ndicazioni se prevedete di non utilizzarla per più di 2 mesi.

1. Pulite e curate la vostra bicicletta come descritto nel *Cap. 14.2, Come pulire e curare la bicicletta*.
2. Riponete la bicicletta in un luogo chiuso asciutto e privo di polvere.
3. Utilizzate portabiciclette idonei (ad es. treppiedi). A tale proposito consultate il vostro rivenditore di fiducia.
4. Se la bicicletta è appoggiata a terra con una o con entrambe le ruote:
   - Sollevate la bicicletta ogni 2-3 settimane e fate fare manualmente alcuni giri alle ruote.
   - Muovete alcune volte il manubrio a destra e a sinistra.
   - Ruotate manualmente la pedivella facendole compiere alcuni giri nel senso contrario a quello di marcia.
5. Prima di riutilizzare la bicicletta, eseguite un controllo come indicato nel *Capitolo 7, Prima di ogni utilizzo.*

7. Smaltire la bicicletta

La vostra bicicletta contiene materiali dannosi per l'ambiente e la salute umana e materiali che possono essere riutilizzati e riciclati.

Smaltite la vostra bicicletta presso un punto di raccolta comunale. Per informazioni dettagliate sul corretto smaltimento della bicicletta potete rivolgervi al vostro Comune o al rivenditore di fiducia.

Pneumatici e camere d'aria si smaltiscono con i rifiuti domestici.

18. Garanzia di legge, garanzia del produttore

18.1 Generale

In linea di principio, alle biciclette GHOST si applicano le norme di legge vigenti in materia di garanzia ed eventuali accordi stipulati con il rispettivo rivenditore. Il referente per le richieste d'intervento in garanzia è il rivenditore presso il quale è stata acquistata la bicicletta GHOST. Se durante il periodo di garanzia riscontrate un danno o un difetto coperto da garanzia su una bicicletta GHOST, rivolgetevi al rivenditore: si occuperà di gestire la pratica per voi.

18.2 Garanzia di durata sui telai, modelli a partire dal 2011

Oltre alla garanzia di legge, a seconda del tipo di telaio GHOST-Bikes offre una garanzia di durata per un totale di 3 o 5 anni, purché il cliente finale invii a GHOST-Bikes la scheda di garanzia fornita insieme alla nuova bicicletta, debitamente compilata. In alternativa, la registrazione può essere effettuata anche on line. Il periodo di garanzia ha inizio al momento dell'acquisto della bicicletta nuova presso il rivenditore da parte del cliente finale. Se la scheda di garanzia fornita insieme alla bicicletta non viene inviata a GHOST-Bikes o se la bicicletta non viene registrata on line, tale garanzia decade. Restano però validi i diritti di garanzia previsti dalla legge.

Periodi di validità della garanzia:

1. La garanzie di 3 anni è possibile con CAGUA-, RIOT LT-, NORTHSHORE-, DOWNHILL-, telaio-THE HOOD.
2. La garanzia di 5 anni è possibile per tutti i telai che non rientrano nelle categorie di cui sopra.

La garanzia si riferisce esclusivamente alla struttura del telaio, non alla vernice e alla decorazione.

La garanzia non sussiste:

- in caso di danni e difetti riconducibili all'inosservanza delle direttive e indicazioni contenute nei manuali d'istruzioni.
- In caso di danni e difetti imputabili a forza maggiore, incidente, uso improprio, riparazioni non eseguite a regola d'arte, carenze nella pulizia/manutenzione o usura.
- In caso di danni e difetti riconducibili alla sostituzione di componenti con ricambi non omologati.
- In caso di esecuzione di modifiche al prodotto senza il consenso preliminare dell'azienda GHOST-Bikes e per i danni e difetti riconducibili a tali modifiche.

Se il reclamo viene presentato entro il termine di garanzia citato, ma oltre la scadenza della garanzia di legge, la riparazione o sostituzione riguarda solo il telaio difettoso. Non vengono sostenuti né rimborsati i costi di un'eventuale modifica di componenti o della spedizione di un telaio entro il periodo citato. In tale periodo, pertanto, i telai interessati devono essere smontati e inviati a GHOST-Bikes in porto franco. In caso di sostituzione del telaio entro il periodo di garanzia, questa ricomincia per il nuovo telaio a partire dal momento della sostituzione.

Se per la sostituzione del telaio non è più disponibile un articolo dello stesso tipo, GHOST si riserva il diritto di fornire un telaio sostitutivo che potrà differire da quello originario nella forma e nel colore, ma che sarà comunque di valore uguale o superiore.

La garanzia di legge è collaterale a questa garanzia del produttore.

19. Illustrazioni esplicative con tutti i componenti della bicicletta

DESCRIZIONE DEL TELAIO
(Termini)

DESCRIZIONE DEL TELAIO
(Termini)

DETTAGLIO
(Freno su cerchio bicicletta da corsa)

DETTAGLIO
(freno su cerchio Magura)

DETTAGLIO
(Gruppo ruota)

DETTAGLIO
(Manubrio)

DETTAGLIO
(Mozzo posteriore)

DETTAGLIO
(Mozzo anteriore)

DETTAGLIO
(Tubo di sterzo)

DETTAGLIO
(Sella)

20. Note sulla pubblicazione

Produttore: **GHOST Bikes GmbH**
An der Tongrube 3
95652 Waldsassen
Germany
Telefono: +49 9632 92550
Fax: +49 9632 925516
www.ghost-bikes.com
info@ghost-bikes.de

Consulenza: **Andreas Zauhar, Dipl.-Ing. FH**
Perito giurato e incaricato ufficiale della Camera di Commercio per Monaco e l'Alta Baviera nel campo dei danni e delle valutazioni inerenti alle biciclette

Horner Straße 12d
83329 Waging – Tettenhausen
Germany
Telefono: + 49 8681 4779284
Fax: + 49 8681 4779285
www.andreas-zauhar.de
kontakt@andreas-zauhar.de